

# Uitvoeringsplan elektrisch laden Edam-Volendam



15 april 2025



*Gemeente*  
**EDAM  
VOLENDAM**

*Ondernemend en betrokken.*

## Inhoudsopgave

Samenvatting.....	2
1. Inleiding .....	3
1.1 Aanleiding en achtergrond.....	3
1.2 Uitdagingen transitie .....	3
1.3 Doel en scope.....	4
2. Opgave.....	4
2.1 Lokale situatie en beleid .....	4
2.2 Regionale samenwerking .....	10
2.3 Duurzame mobiliteitsagenda .....	11
2.4 Groei elektrisch wagenpark .....	11
2.5 Uitrol laadinfrastructuur .....	12
2.6 De rol van de gemeente.....	12
3. Situatie en ontwikkelingen laadvoorzieningen en gebruikers.....	13
3.1 Plaatsingsproces.....	13
3.2 Type laadvoorzieningen: regulier en snel .....	15
3.3 Vervoersmiddelen en gebruikersgroepen .....	15
4. Beleidsafwegingen.....	19
4.1 Verzameling verkeersbesluiten.....	19
4.2 Ruimtelijke ontwikkeling.....	19
4.3 Parkeerdruk.....	20
4.4 Impact openbare ruimte .....	22
4.5 Energiebehoefte en netcongestie.....	22
4.6 Laadpaalklevers.....	24
4.7 Parkeerregulering .....	24
4.8 Privaat laden zonder eigen oprit.....	24
4.9 Deelmobiliteit .....	27
4.10 Waterstof .....	28
4.11 Capaciteit gemeente .....	28
5. Laadprognose gemeente Edam-Volendam .....	29
5.1 Laadprognose per gebied .....	29
5.2 Snellaadpunten .....	38
5.3 Semi-publiek .....	39
6. Laadkaart .....	41
6.1 Locatiekaart.....	41
6.2 Verkeersbesluiten .....	42
6.3 Monitoring en evaluatie.....	43
6.4 Participatie .....	43
Bijlagen.....	44
1. Adressenlijst voorkeurslocaties regulier laden .....	44
2. Opzet verzamelverkeersbesluit.....	49
3. Opzet individueel verkeersbesluit.....	51

## Samenvatting

Voor de gemeente Edam-Volendam is beleid nodig ten aanzien van elektrisch vervoer om invulling te geven aan de doelen uit de Omgevingsvisie Edam-Volendam, gerelateerd aan mobiliteit en duurzaamheid.

Dit Uitvoeringsplan zet dat beleid en de strategie van de gemeente Edam-Volendam uiteen om tijdig voldoende laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen te realiseren. Dit in navolging van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL), een bijlage van het Klimaatakkoord. Het plan gaat in op de manier waarop de gemeente de uitdagingen die daarbij horen aangaat, wat de uitgangspunten van het beleid daarvoor betekenen en welke keuzes daarvoor gemaakt zijn.

Elektrisch laden is grofweg onder te verdelen in privaat en publiek laden. Bij privaat laden is de gebruiker in principe zelfvoorzienend. Bij publiek laden is het de gemeente die openbaar laden mogelijk maakt op verzoek van inwoners en andere gebruikers in de gemeente. De realisatie van deze laadpunten verloopt via een regionale gezamenlijke inkoop via MRA-Elektrisch. Er zijn op dit moment ruim 100 openbare laadpalen in de gemeente. Dat aantal gaat naar verwachting meestijgen met de laadbehoefte, en is dus afhankelijk van het aantal elektrische voertuigen in de gemeente. De verwachting is dat in 2030 ongeveer 300 openbare laadpalen nodig zijn in de gemeente, en dat de groei van het aantal nieuwe laadpunten daarna afneemt.

Naast de reguliere laadpunten, zet de gemeente in op de aanleg van snellaadpunten en andere goed bruikbare nieuwe laadmogelijkheden. Daardoor kan het aantal reguliere laadpunten in de woonwijken mogelijk beperkt blijven, zonder dat er een tekort aan laadvoorzieningen ontstaat.

De overgang naar emissievrij vervoer brengt uitdagingen met zich mee. Een toenemende vraag naar laadpunten zorgt voor druk op de openbare ruimte en op de stroomvoorziening. Ook moet de gemeente voldoende capaciteit hebben om de plaatsingsprocedure goed te kunnen doorlopen. Een deel van de uitdagingen kunnen we het hoofd bieden door keuzes te maken in het beleid. Deze uitdagingen zijn vooral lokaal op te lossen. Voor een ander deel zijn we afhankelijk van technische omstandigheden en ontwikkelingen, die ook buiten de gemeente zullen en moeten gaan plaatsvinden.

Om de toekomstige laadbehoefte, en de manier waarop daarin kan worden voorzien, in beeld te krijgen heeft de gemeente samen met MRA-Elektrisch een laadkaart opgesteld. Na vaststelling van de locatie kaart is het in de toekomst niet meer nodig om voor elk afzonderlijk verzoek om een openbaar laadpunt op zoek te gaan naar een daarvoor geschikte locatie.

## 1. Inleiding

### 1.1 Aanleiding en achtergrond

Elektrische mobiliteit groeit in Nederland en ook in de gemeente Edam-Volendam. De inwoners en ondernemers in de gemeente kiezen er in toenemende mate voor om een elektrische of hybride auto aan te schaffen in plaats van een diesel- of benzinevoertuig. Voor de nieuwe elektrische voertuigen is voldoende laadinfrastructuur nodig.

De openbare laadinfrastructuur tezamen vormt het laadnetwerk. De gemeente voert de regie over de uitrol van een betrouwbaar laadnetwerk. Door die regierol te pakken, houdt de gemeente grip op wat er gebeurt in de openbare ruimte. De gemeente faciliteert en behandelt verzoeken voor uitbreiding van het laadnetwerk, oftewel het plaatsen nieuwe laadinfrastructuur.

In de Omgevingsvisie van de gemeente Edam-Volendam is het opstellen van een uitvoeringsplan voor laadinfrastructuur als één van de opgaves in het programma Mobiliteit vastgesteld, zodat het verkeer in 2050 in de kernen van de gemeente Edam-Volendam emissievrij kan zijn. Het opstellen van beleid ten aanzien van elektrisch vervoer zal dan ook deel uitmaken van het Programma Energie en klimaat. De gemeente Edam-Volendam heeft daarnaast in de Uitvoeringsagenda warmte energie en klimaat 2024 en in het Mobiliteitsplan Edam-Volendam vastgesteld dat er een dekkend uitvoeringsplan voor elektrisch laden voor de gemeente wordt opgesteld.

Op landelijk niveau zijn eveneens ambities op het gebied van emissievrij vervoer opgesteld. Het aantal elektrische personenauto's op de Nederlandse wegen bedroeg in december 2024 557.671 en daarnaast waren er 36.077 elektrische lichte bedrijfsvoertuigen<sup>1</sup>. Het klimaatakkoord is erop gericht dat alle nieuw verkochte auto's in 2030 uitstootvrij zijn. De verwachting is tevens dat er in dat jaar 1,9 miljoen elektrische voertuigen in Nederland zijn. Daarom is afgesproken dat overheden en marktpartijen er samen zorg voor dragen dat er voldoende laadpunten voor het groeiend aantal elektrische voertuigen zijn. Voor 2030 is dat aantal geschat op in totaal 1,7 miljoen private en publieke laadpunten. Eén van de onderdelen van het Klimaatakkoord is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). De NAL omvat een breed gedragen meerjarige beleidsagenda met de ambities en acties voor laadinfrastructuur in Nederland.

Het uitvoeringsplan geeft de komende jaren richting aan de ontwikkeling van een dekkend, toegankelijk, betaalbaar, en veilig laadnetwerk voor elektrische voertuigen.

### 1.2 Uitdagingen transitie

De transitie naar meer elektrisch vervoer en de realisatie van een dekkend laadnetwerk creëert uitdagingen. Op landelijk en regionaal niveau is de netcongestie daarvan de meest bekende en op technisch vlak het meest complex. Deze uitdaging gaat dan ook niet alleen over elektrisch vervoer, maar over de energietransitie als geheel. In het beleid ten aanzien van elektrisch vervoer moet wel aandacht zijn voor de manieren waarop met de energiebehoefte en de netcongestie kan worden omgegaan.

Op lokaal niveau spelen andere zaken een rol. Dat zijn in bestaande gebieden de verkeerssituatie en de parkeerdruk op wijk- en buurtniveau. Een laadpunt gaat in zekere zin ten koste van een parkeerplaats. Daarnaast komt het voor dat de inrichting van de openbare ruimte de zoektocht naar

---

<sup>1</sup> [www.rvo.nl](http://www.rvo.nl)

geschikte locaties voor laadpunten bemoeilijkt. Niet elke parkeerplaats is immers geschikt voor een laadpunt. Als een zoektocht meer tijd in beslag neemt, zorgt dat ervoor dat de plaatsingsprocedure behoorlijk lang kan duren. Voor een gebruiker van een elektrisch voertuig is dat niet gunstig. Die weet dan niet goed waar hij of zij aan toe is, en of de aanschaf van een elektrisch voertuig een verstandige keuze is.

In nieuwbouwwijken hebben ontwikkelaars en gemeente de kans om van tevoren rekening te houden met de plaatsing van laadpunten. Er dan moet dan wel een inschatting zijn van de laadbehoefte die ontstaat in nieuwbouwwijken.

## 1.3 Doel en scope

Dit uitvoeringsplan heeft betrekking op laadvoorzieningen voor personenvoertuigen en de logistieke sector. In het plan is de opgave in kaart gebracht, evenals de verschillende laadvoorzieningen waaruit het netwerk bestaat, het type gebruiker, en de beleidsafwegingen die gemaakt zijn en nog gemaakt moeten worden.

Het plan sluit af met een verwijzing naar de laadkaart die op basis van de verwachte behoefte aan laadpunten is opgesteld. Door middel van deze laadkaart, ook wel locatiekaart, wijst de gemeente locaties aan waar in de toekomst laadpunten kunnen worden geplaatst in de openbare ruimte, op het moment dat daar behoefte aan is.

Door met een locatiekaart in te spelen op de laadbehoefte voor het jaar 2030, kan de gemeente bij een verzoek de plaatsing van laadpunten van een gebruiker versnellen. Daarnaast weten bewoners en ondernemers welke overwegingen en keuzes ten grondslag liggen aan het beleid.

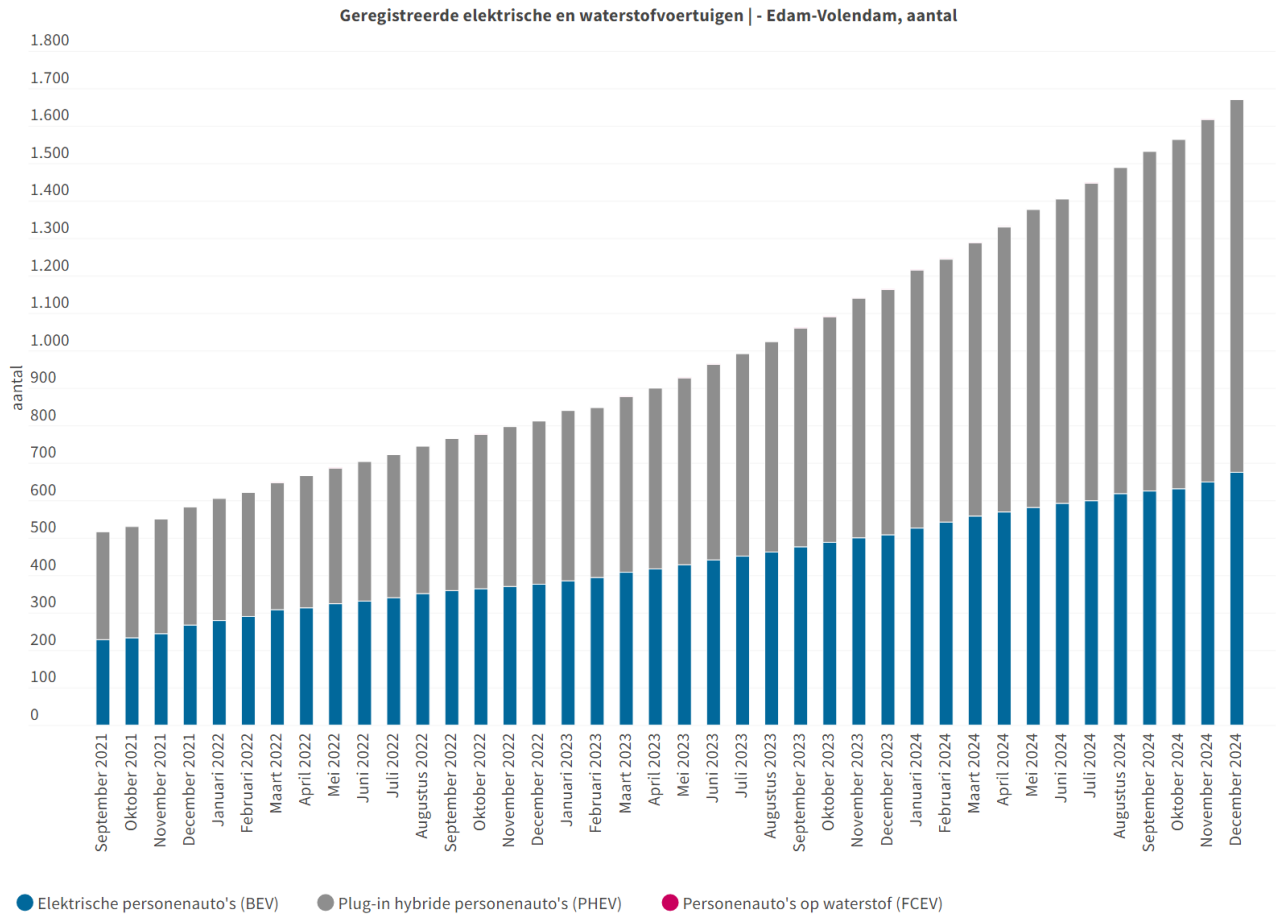
Laadpunten voor fietsers en scooters zijn geen onderdeel van dit uitvoeringsplan. Dat geldt ook voor de laadbehoefte van mobiele werktuigen en de scheepvaart.

## 2. Opgave

### 2.1 Lokale situatie en beleid

#### Elektrische voertuigen

De grafiek in Figuur 1 laat de groei van het aantal elektrische en hybride personenauto's in de gemeente Edam-Volendam zien. In september 2024 waren er 625 elektrische voertuigen geregistreerd en 907 plug-in hybrides. Het aantal personenauto's op waterstof bedraagt 1 tot 2 sinds maart 2022.



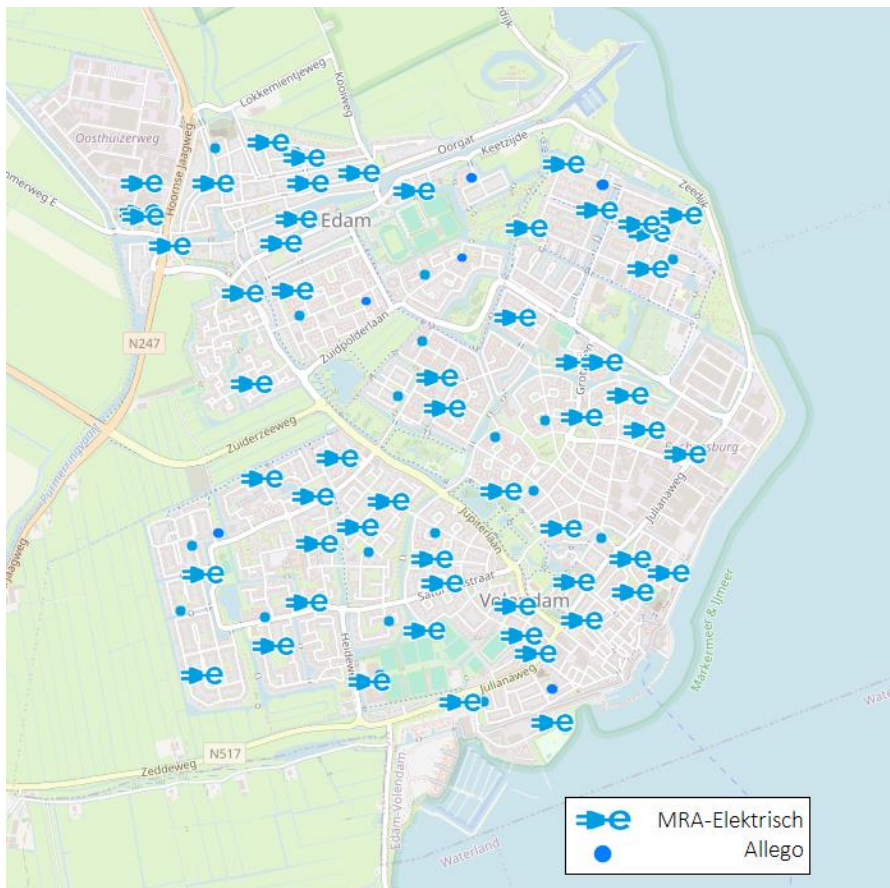
Bron: RVO - Monitoring elektrisch vervoer o.b.v. gegevens RDW

Figuur 1 Ontwikkeling wagenpark gemeente Edam-Volendam (Klimaatmonitor)

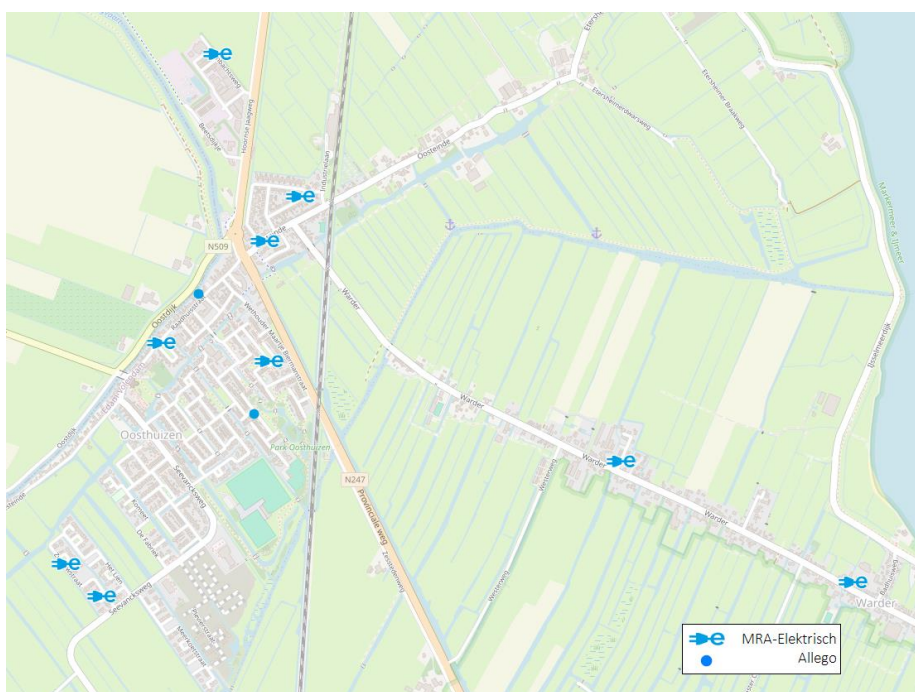
## Reguliere laadpunten

Er zijn begin 2025 circa 110 openbare reguliere laadpunten verspreid over de gemeente Edam-Volendam met elk twee aansluitingen waarmee een elektrisch of hybride voertuig kan worden opgeladen. In Figuur 2 en Figuur 3 is de spreiding over Edam, Volendam en Oosthuizen te zien.

In de gemeente Edam-Volendam kunnen gebruikers van een elektrisch voertuig een verzoek indienen om een openbare laadpaal te realiseren. Hierbij worden publieke laadpalen geplaatst middels een concessie, welke op regionale schaal is aanbesteed door de MRA-E (Metropoolregio Amsterdam Elektrisch). Daarover meer informatie in paragraaf 2.2.



Figuur 2 Netwerk openbare laadpalen Edam en Volendam



Figuur 3 Netwerk openbare laadpunten Oosthuizen

## Verschillende aanbieders en tarieven

De meeste laadpunten in de gemeente zijn door een opdrachtnemer van MRA-E gerealiseerd en geëxploiteerd.

Er zijn in de gemeente verschillende aanbieders van openbare laadinfrastructuur actief. Er zijn 38 laadpalen geplaatst door aanbieder Allego. De aanbieders van de laadinfrastructuur zijn de exploitanten van de laadpunten. Zij realiseren en onderhouden de openbare laadpunten. Met de regionale aanbieders die samenwerken met MRA-Elektrisch zijn onder andere prijsafspraken gemaakt over de hoogte van het laadtarief.

Het laadtarief kan desondanks tussen laadpunten en aanbieders variëren. Naast de prijsafspraken is het laadtarief voor de consument afhankelijk van wettelijke bepalingen. Op 1 januari 2025 is een korting op de energiebelasting komen te vervallen, waardoor het laadtarief op die datum toenam. Op dat moment varieerden de prijzen bij laadpunten van MRA-E tussen €0,37 en €0,56 per kWh.

Met aanbieder Allego zijn in het verleden geen prijsafspraken gemaakt. De gemeente heeft daardoor weinig controle op de laadtarieven bij deze laadpunten. Begin 2025 bedroeg het laadtarief bij laadpunten in de gemeente ongeveer €0,62 per kWh. Het aantal laadpunten van Allego neemt niet meer toe in de gemeente, omdat Allego in 2022 in de veel gemeenten, waaronder Edam-Volendam, is gestopt met het realiseren van nieuwe reguliere oplaadpunten.

## **Snellaadpunten**

Er zijn op dit moment nog geen openbare snellaadpunten in de gemeente. In de omgeving van de gemeente zijn onder anderen de rustplaatsen Middelsloot en Kruisoord langs de Rijksweg A7 tussen de afritten Avenhorn en Purmerend-Noord van snellaadpunten voorzien. Dat geldt ook voor het servicepunt langs de N244 tussen Purmerend en Edam (zie Figuur 4). Daarnaast hebben enkele bedrijven snellaadpunten op eigen terrein aangelegd voor hun klanten of bezoekers.

Om openbare snellaadpunten te gaan realiseren, is een regionale aanbesteding opgestart. Het projectbureau MRA-E begeleidt deze aanbesteding voor regio Noordwest-Nederland. De gemeente Edam-Volendam neemt deel aan de aanbesteding.





Figuur 4 Locaties snellaadpunten in de regio

## Ladder van laden

De gemeente Edam-Volendam hanteert net als veel Nederlandse gemeenten bij het opstellen van laadbeleid *de ladder van laden*. Het doel van deze ladder is het beperken van de druk op de openbare ruimte en de publieke kosten, en tegelijkertijd te voorzien in voldoende passende laadinfrastructuur.

### De ladder van laden

- 1) Primair parkeren en laden EV-rijders op eigen terrein
- 2) Daarna ligt de nadruk op semi-publieke laadvoorzieningen. Dat zijn voorzieningen die niet op de grond van de gemeente of andere overheid wordt gerealiseerd, maar welke wel door eenieder gebruikt kunnen worden. Dat zijn bijvoorbeeld tankstations, of parkeergarages en parkeergelegenheden die aan wooncomplexen of winkels toebehoren.
- 3) In laatste instantie dienen publieke laadvoorzieningen te voorzien in de behoefte aan laadvoorzieningen

De kern van het beleid is dat als e-rijders gelegenheid hebben om op privaat terrein te laden, dat zij dat ook doen. In ieder geval zorgen zij dan zelf voor laadinfrastructuur. Voorbeelden daarvan zijn laadpunten op het parkeerterrein van een bedrijf, op de oprit van een particulier. Voor bedrijven is daarvoor periodieke steun beschikbaar via de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO).

Daarna volgen semi-publieke en publieke laadlocaties. Semi-publiek zijn de locaties waar meerdere mensen kunnen laden, maar die niet in eigendom of beheer van de gemeente zijn. Dat zijn bijvoorbeeld parkeergarages, en parkeergelegenheden die toebehoren aan tankstations, winkelcentra en bedrijventerreinen. Voor bedrijventerreinen kunnen de gemeente en MRA-E een rol

spelen, door ondernemers op weg te helpen met de transitie naar elektrisch vrachtverkeer. Dat kan bijvoorbeeld door de toekomstige laadbehoefte van de bedrijven in beeld te brengen, of de collectieve inkoop van laadinfra te organiseren. De gemeente heeft daarin een faciliterende rol, door bedrijven met MRA-Elektrisch in contact te brengen.

Op plaatsen die in beheer van de gemeente zijn worden er publieke laadvoorzieningen gerealiseerd, voor wie privaat en semi-publiek laden geen mogelijkheden biedt. De plaatsingscriteria van de concessie van MRA-Elektrisch sluiten aan bij dit beleid, door voorwaarden te stellen aan een geldig verzoek tot uitbreiding van de openbare laadinfrastructuur.

Op basis van de hiërarchie waar de ladder van laden voor staat, zijn openbare laadpunten alleen noodzakelijk als er geen mogelijkheden zijn om privaat en semi-publiek te laden. In gebieden waar de woningen een eigen parkeerplaats hebben, zijn dan ook minder openbare laadpunten nodig.

Als kanttekening bij de hiërarchie die ladder van laden aangeeft, moeten we in aanmerking nemen dat de grote meerderheid van de bewoners afhankelijk is van de derde trede op de ladder: publiek laden. Voor de gemeente is het realiseren van een publiek laadnetwerk dan ook de opgave waar we mee te maken hebben.

## Ladder van plaatsen

De *ladder van plaatsen* zet de hiërarchie uiteen aan de hand waarvan bepaald wordt of er een nieuw oplaadpunt moet worden geplaatst in de openbare ruimte. Dat kan op basis van drie aspecten die de plaatsing sturen: de vraag, data en het aanbod.



### 1. Vraaggestuurd – verzoeken inwoners en bedrijven

Inwoners of bedrijven melden zich in het aanvraagportaal van MRA-Elektrisch. Wanneer een verzoek aan de toetsingscriteria voldoet wordt het laadnetwerk uitgebreid.

### 2. Vraaggestuurd – data

Door te kijken hoeveel de bestaande laadpunten in een gebied worden gebruikt, kunnen we snel op de oplopende vraag inspelen, en het laadnetwerk uitbreiden. Zo wordt geplaatst naar reële vraag én met minder moeite voor inwoners of de gemeente. Daarvoor is eerst wel al een lokaal netwerk van laadpunten nodig om het gebruik te analyseren. Hoe meer laadpunten er komen, des te betrouwbaarder zijn de gegevens.

### 3. Aanbodgestuurd

Op sommige plekken ontbreekt het aan informatie over de laadbehoefte. Toch kan de gemeente om verschillende redenen een publieke laadoplossing willen aanbieden. Zo kunnen zij inschatten dat er bepaalde laadbehoefte is, of de gemeente wil met de laadpaal elektrisch rijden zichtbaar maken.

Veruit het grootste deel van de publieke laadpalen in de gemeente wordt vraaggestuurd geplaatst. De gemeente kan ook kiezen voor het plaatsen van aanbodgestuurde laadpalen, bijvoorbeeld op locaties waar de gemeente veel bezoekers met elektrisch voertuigen verwachten, maar waar geen aanvragers zich zullen melden. Een risico bij deze vorm van plaatsen is dat de palen in de praktijk niet goed worden gebruikt. Dit heeft een negatief effect op de beeldvorming rond elektrisch rijden en het gebruik van de openbare ruimte.

Omdat het toekomstig gebruik van aanbodgestuurde laadpalen niet zeker is, hanteren aanbieders een gemeentelijke financiële bijdrage voor het plaatsen van laadpalen op verzoek van de gemeente. Om deze redenen maakt de gemeente Edam-Volendam weinig gebruik van deze mogelijkheid.

De gemeente ziet dan ook meer voordelen in het uitbreiden van het laadnetwerk op basis van een verzoek van een gebruiker, en op advies van de laadexploitant op basis van het gebruik van bestaande laadpalen. Voor de vraaggestuurde plaatsing van laadpalen is in de huidige situatie geen financiële bijdrage van de gemeente Edam-Volendam aan de exploitant van de laadpaal noodzakelijk.

## 2.2 Regionale samenwerking

Eerder is aangegeven dat de meeste laadpunten gerealiseerd zijn door een opdrachtnemer van MRA-Elektrisch (MRA-E).

MRA-E is in 2012 gestart om in het kader van de NAL een regionale aanpak te hanteren voor het realiseren van de benodigde laadpunten. Daarvoor zijn zes samenwerkingsregio's gevormd in Nederland. De provincies Noord-Holland, Utrecht en Flevoland vormen de regio Noordwest, waaronder ook de gemeente Edam-Volendam valt. MRA-E werkt voor en samen met de gemeenten in de drie provincies.

Het projectbureau MRA-E organiseert de samenwerking tussen gemeenten onderling, en vormt de verbinding tussen de gemeenten en de beheerders van de laadpalen. De MRA-E beheert een online toegankelijk portaal voor de behandeling van verzoeken voor nieuwe laadpunten in de gemeente<sup>2</sup>.

Daarmee verzorgt MRA-E een groot deel van de stappen in het plaatsingsproces van laadpunten. Op de website van de gemeente Edam-Volendam worden inwoners naar de website van MRA-E doorgestuurd om een verzoek in te dienen.

De MRA-E organiseert, namens de gemeenten, de aanbesteding waarop laadpaalexploitanten kunnen inschrijven. MRA-E zorgt daarbij ook voor prijsafspraken met de deelnemende exploitanten. Dat doen ze om ervoor te zorgen dat de laadprijs een factor kan zijn die de transitie ondersteunt en in ieder geval niet belemmert. De concessies zorgen er in toenemende mate voor dat er geen nieuwe laadinfrastructuur op gemeentegrond mag worden gerealiseerd door exploitanten die niet bij de MRA-E zijn aangesloten.

MRA-E heeft regionale adviseurs in dienst om de gemeenten op inhoudelijk en technisch vlak te ondersteunen bij het opstellen en bijsturen van beleid en bij de realisatie van openbare oplaadpunten. In het afgelopen jaar heeft de MRA-E, naast de rol bij openbare laadpunten, ook projecten opgestart om partijen te assisteren bij het realiseren van laadpunten op niet-openbaar terrein<sup>3</sup>.



Figuur 5 Samenwerkingsregio's NAL

<sup>2</sup> <https://laadpaal.mrae.nl/>

<sup>3</sup> <https://www.mra-e.nl/mra-elektrisch-maakt-werk-van-laden-op-bedrijventerreinen/>

De regionale samenwerking en begeleiding verloopt grotendeels naar tevredenheid van de gemeente. De benaderbaarheid, de betrokkenheid en de expertise van de MRA-E draagt daar in sterke mate aan bij. Het is voor de gemeente belangrijk om dat te blijven benutten.

## 2.3 Duurzame mobiliteitsagenda

### *Nationale agenda Laadinfrastructuur*

Om de opgave vast te leggen is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) als bijlage bij het Klimaatakkoord toegevoegd door de landelijke overheid. Een groot deel van de afspraken uit de NAL moeten op regionaal en gemeentelijk niveau worden uitgevoerd. Daarom is in de NAL afgesproken om samenwerkingsregio's op te richten. De samenwerkingsregio's moeten gemeenten binnen de betreffende regio ondersteunen bij de uitrol van laadinfrastructuur en bij het uitwisselen van kennis.

De gemeente Edam-Volendam maakt zoals vermeld onderdeel uit van de samenwerkingsregio Noordwest. Dit omvat alle gemeenten in de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht, behalve de steden Amsterdam en Utrecht. De grote steden hebben en eigen separate samenwerkingsregio.

### *Maatregelen gemeenten*

Diverse gemeenten in Nederland zijn bezig met aanwijzen van binnenstedelijke gebieden als uitstootvrijezones. Dat betekent dat er gebieden zullen ontstaan waarin op termijn geen voertuigen met een verbrandingsmotor mogen komen. Het is daarom voor de gemeente belangrijk dat ze een stimulerende rol aanneemt bij het aanbieden van voorzieningen die de overstap van benzine- en dieselveertuigen naar elektrische voertuigen voor haar inwoners en ondernemers mogelijk maakt.

## 2.4 Groei elektrisch wagenpark

De komende jaren moeten we rekening houden met een verdere toename van het aantal elektrische auto's in de gemeente. Het positieve aan die ontwikkeling is de bijdrage ervan aan de klimaatdoelstellingen en aan de verbetering van de luchtkwaliteit en de gezondheid van de inwoners. De ontwikkelingen betekenen ook nieuwe opgaven voor de gemeente. Elektrische voertuigen moeten kunnen worden opgeladen in de openbare ruimte.

De voorspellingen over de aantallen elektrische voertuigen in de toekomst lopen afhankelijk van verschillende scenario's en landelijke beleidskeuzes uiteen. In oktober 2024 is het landelijk aantal door het RDW geschat op 531.902 personenvoertuigen en 34.136 bedrijfsvoertuigen. De ambitieuze verwachting van het Rijk is dat er in 2030 naar verwachting 1,9 miljoen volledig elektrische auto's in Nederland zullen zijn. In paragraaf 3.3 is te lezen welke toename we voor het wagenpark in de gemeente Edam-Volendam verwachten.

De overgang naar elektrische mobiliteit hangt samen met de energietransitie die nodig is om de beleidsdoelen uit de Omgevingsvisie te kunnen halen. De energietransitie heeft grote impact op het elektriciteitsnetwerk. Hernieuwbare energiebronnen als zon en wind geven piekmomenten in het aanbod, terwijl bijvoorbeeld aardgasvrije wijken voor een grotere vraag zorgen. Binnen dit complexe plaatje neemt het groeiende aantal elektrische voertuigen ook een plek in. De netbeheerders staan voor de uitdaging om ervoor te zorgen dat het elektriciteitsnet deze verandering aankan. Het betekent ook dat de laadpalenexploitanten met een vol elektriciteitsnet om moeten gaan bij het ontwikkelen van innovaties voor hun laadpalen.

## 2.5 Uitrol laadinfrastructuur

De voorgenomen zaken zetten de gemeente en andere partijen die betrokken zijn bij het uitrollen van een laadnetwerk voor een uitdaging. Om de groei van de laadvraag in de komende jaren op te vangen is het echter ook nodig om de laadinfrastructuur verder uit te breiden.

Gebruikers van elektrische voertuigen zijn afhankelijk van een bepaalde laadzekerheid. De laadzekerheid staat in algemene zin voor de kans dat er op acceptabele afstand een laadpunt vrij is om een voertuig op te laden. Hoe meer elektrische voertuigen er zijn, des te meer laadpunten zijn er nodig om die zekerheid te kunnen bieden. Het benodigde aantal openbare laadpunten in een woonwijk groeit echter niet geheel lineair met de toename van het aantal elektrische personenauto's in het wagenpark. Als de laadzekerheid in de ogen van gebruikers te laag is en er ook geen alternatieve laadvoorzieningen beschikbaar zijn, vertraagt dat de gewenste overgang naar een emissievrij mobiliteitssysteem.

Voor een deel zal de groei van het aantal elektrische auto's op te vangen zijn door de bestaande voorzieningen efficiënter te gebruiken. Zowel de laadtechnologie als het laadgedrag ontwikkelen zich naarmate het aandeel elektrische auto's in het totale wagenpark toeneemt. Voertuigen hebben in de toekomst waarschijnlijk minder tijd nodig om volledig op te laden, en naarmate er meer laadpunten zijn in de gemeente wordt de druk op het netwerk beter verspreid.

## 2.6 De rol van de gemeente

De gemeente wil er zorg voor dragen dat de uitbreiding van het laadnetwerk de komende jaren goed aansluit bij het groeiende aantal elektrische voertuigen zodat de laadzekerheid voor de gebruikers op peil blijft. Daarvoor is het van belang de procedures bij de realisatie van laadpunten waar mogelijk te versnellen.

De gemeente is in het plaatsingsproces verantwoordelijk voor de publieke besluitvorming zoals het publiceren van verkeersbesluiten waarin laadlocaties worden aangewezen. De gemeente is op basis van de Wegenverkeerswet 1994 daarvoor als wegbeheerder het bevoegd gezag. Als tegemoetkoming voor het gebruik van gemeentegrond voor het plaatsen en exploiteren van laadpunten, ontvangt de gemeente sinds januari 2025 een bijdrage van €0,01 per geladen kWh bij laadpunten die via de concessie van MRA-E zijn gerealiseerd.

Daarnaast heeft de gemeente een communicatieve en informatieve rol bij het inlichten en voorlichten van haar inwoners, ondernemers en bezoekers.

## 3. Situatie en ontwikkelingen laadvoorzieningen en gebruikers

Verschillende gebruikers hebben elk op een ander moment en locatie behoefte aan verschillende manieren van opladen. In dit hoofdstuk gaan we in op de betekenis daarvan voor de opgave voor onze gemeente.

### 3.1 Plaatsingsproces

#### Beleidsregel

De gemeente heeft sinds de opkomst van elektrische laadinfrastructuur enkele malen beleid vastgesteld om verzoeken voor het plaatsen van openbare laadpunten te kunnen beoordelen, en om te beoordelen of een locatie geschikt is voor het plaatsen van een laadpaal. Het beleid is vastgesteld in de vorm van een beleidsregel. In een beleidsregel staat beschreven welke criteria van toepassing zijn, en op welke manier er wordt geparticipeerd met de omgeving.

Bij een aanvraag kijkt de gemeente of het verzoek voldoet aan de criteria die in de beleidsregel staan. Een belangrijkste criterium dat degene die het verzoek heeft ingediend een elektrisch voertuig in bezit heeft, of in afwachting is van de levering van een elektrisch voertuig. De meeste verzoeken worden ingediend door inwoners van de gemeente. We kijken dan ook waar de persoon die de aanvraag indient woont. Dat is van belang om na te gaan of de mogelijkheid bestaat om op eigen terrein te parkeren en te laden.

Daarnaast zijn bepalingen in de beleidsregel meegenomen waarin staat waar een laadlocatie aan moet voldoen om veilig te kunnen worden ingericht. Een laadpaal moet beschermd zijn tegen aanrijdgevaar door de paal achter een trottoirband te plaatsen. De criteria in de beleidsregel moeten in lijn zijn met de richtlijnen van het CROW, en ze moeten afgestemd worden met de laadpaalexploitanten.

De beleidsregel ziet ook toe op de ligging van de ondergrondse infrastructuur. Een laadpaal moet op een elektriciteitskabel kunnen worden aangesloten voor de stroomvoorziening.

Vanwege de rol die MRA-E heeft in het proces, is de MRA-E betrokken bij het opstellen van een gemeentelijke beleidsregel.

#### Verkeersbesluit

Bij een openbaar elektrisch laadpunt staat een verkeersbord om aan te geven dat de parkeerplaats bij het laadpunt gereserveerd is voor het opladen van elektrische voertuigen. Wettelijk is bepaald, op landelijk niveau, dat wegbeheerders zoals de gemeente daarvoor een verkeersbesluit moeten publiceren waarin staat opgeschreven dat er een parkeerplaats is gereserveerd. In één verkeersbesluit kan dat voor meerdere locaties in de gemeente worden gedaan. Het verkeersbesluit wordt pas gepubliceerd als de betreffende locatie, of de locaties, bekeken en goedgekeurd zijn door de gemeente, de netbeheerder, de MRA-E en de verkeerspolitie.



Figuur 6 Laadpaal en (E4) bebording Vissersstraat, Volendam  
Figuur 7 Laadpaal en (E8c) bebording Tuinierspad, Edam



Het verkeersbesluit biedt de gelegenheid voor participatie met belanghebbenden. Daartoe stuurt de gemeente naar direct omwonenden een informatiebrief om duidelijk te maken dat er een verkeersbesluit is gepubliceerd in voorbereiding op de plaatsing van een oplaadpaal. Dat doet de gemeente bij laadpunten die in een woonwijk worden geplaatst. Op parkeerterreinen buiten de woongebieden is de noodzaak voor een informatiebrief meestal niet. De bezwaartermijn is zes weken.

In het verkeersbesluit bij vraaggestuurde locaties staat doorgaans in de overwegingen vermeld dat de gemeente een verzoek heeft ontvangen van een bewoner. De persoonlijke gegevens van de indiener van het verzoek staan niet in het verkeersbesluit. Het verkeersbesluit is ondertekend door het afdelingshoofd van Openbare Werken van de gemeente Edam-Volendam.

In Figuur 6 en Figuur 7 is te zien hoe een laadpaal met de bebording eruit hoort te zien. De bebording is in de loop van de tijd gewijzigd. Bij de oudere laadpalen staat veelal het bord E4 met een onderbord waar de tekst “alleen voor opladen elektrische voertuigen” op staat. Landelijk is besloten een bord in het RVV 1990 op te nemen voor laadpalen. Daarop de tekst is vervangen met een symbool, zodat ook mensen die geen Nederlands kunnen lezen de strekking van het verkeersbord kunnen begrijpen.

### **Netaansluiting**

Nadat het verkeersbesluit is gepubliceerd, vraagt de exploitant de vergunning aan bij de netbeheerder om het laadpunt bij de plaatsing aan te mogen sluiten op het elektriciteitsnet.

Als de aansluiting eenvoudig te maken is hoeft er geen gemeentelijke bijdrage te worden geleverd voor de realisatie. Dat hangt af van de afstand die moet worden overbrugd van het laadpunt naar de kabel waarop het laadpunt wordt aangesloten. Als de te overbruggen afstand minder dan 25 meter bedraagt, is er doorgaans geen bijdrage van de gemeente nodig.

## 3.2 Type laadvoorzieningen: regulier en snel

Het onderscheid tussen reguliere en snellaadvoorzieningen is gebaseerd op het vermogen van de laadpalen, en op de benodigde tijd om de accu van een voertuig volledig op te laden.

### Regulier laden

De meeste oplaadvoorzieningen die in de gemeente Edam-Volendam zijn gerealiseerd zijn reguliere laadpunten. De meeste reguliere laadpalen hebben een vermogen van 22 kW.

De kosten voor het opladen bij reguliere laadpunten zijn variabel. In het voorjaar van 2024 bedroeg het tarief tussen de 43 en 48 eurocent per kWh.

Reguliere laadpunten worden op het laagspanningsnet aangesloten.

### Snel laden

Om het aanbod aan laadinfrastructuur te laten meegroeien met het aantal elektrische voertuigen is het noodzakelijk dat naast reguliere laadpunten ook andere vormen van laadinfrastructuur meegroeien. Snel laden vormt daarbij een belangrijke aanvullende laadoplossing voor verschillende typen voertuigen en doelgroepen.

Een snellaadvoorziening heeft normaliter een vermogen van 100 kW of meer. Er bestaan ook snelladers met een vermogen van 50 kW. Hoe hoger het vermogen, des te minder tijd neemt een laadsessie in beslag. Bij een vermogen van 100 kW kan een voertuig binnen 15-20 minuten circa 80% van de batterij opladen. Snel laden is in vergelijking met regulier laden veelal duurder per geladen kWh. De belasting op het elektriciteitsnet en het ruimtegebruik zijn immers groter. Daarom verwachten we niet dat het prijsverschil geheel zal verdwijnen in de toekomst. Snellaadpunten zijn in Nederland vooral geplaatst langs snelwegen en enkele provinciale corridors. Veelal is dat in de directe nabijheid van tankstations en supermarkten.

Anders dan bij reguliere laadpunten, is voor een openbaar snellaadpunt een aansluiting op het middenspanningsnet nodig in plaats van op het laagspanningsnet.

Voor de gemeente is op basis van het aantal elektrische voertuigen een inschatting gemaakt voor het aantal laadpunten dat nodig zou zijn om in de laadbehoefte te kunnen voorzien. Meer informatie en cijfers zijn te zien in hoofdstuk 5.

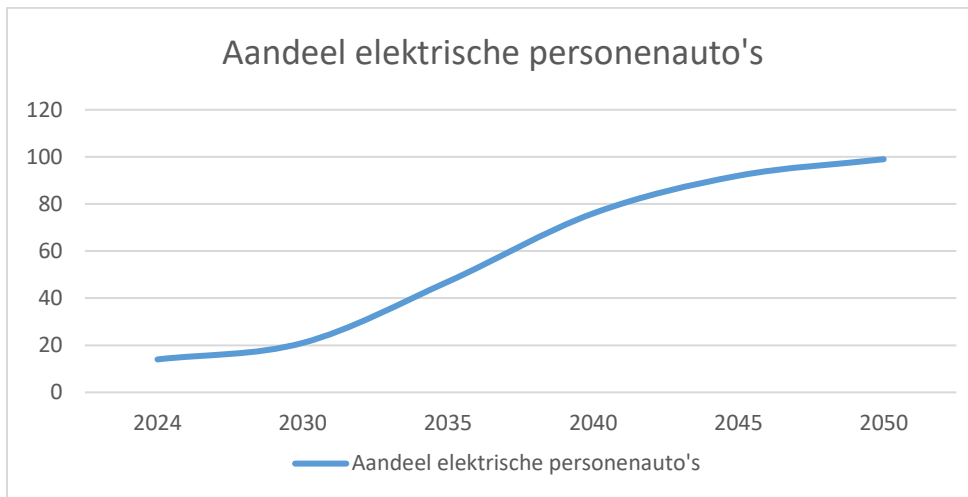
## 3.3 Vervoersmiddelen en gebruikersgroepen

Er zijn verschillende typen elektrische vervoersmiddelen waarvoor laadinfrastructuur beschikbaar moet zijn. De laadbehoefte verschilt per vervoersmiddel en gebruikersgroep.

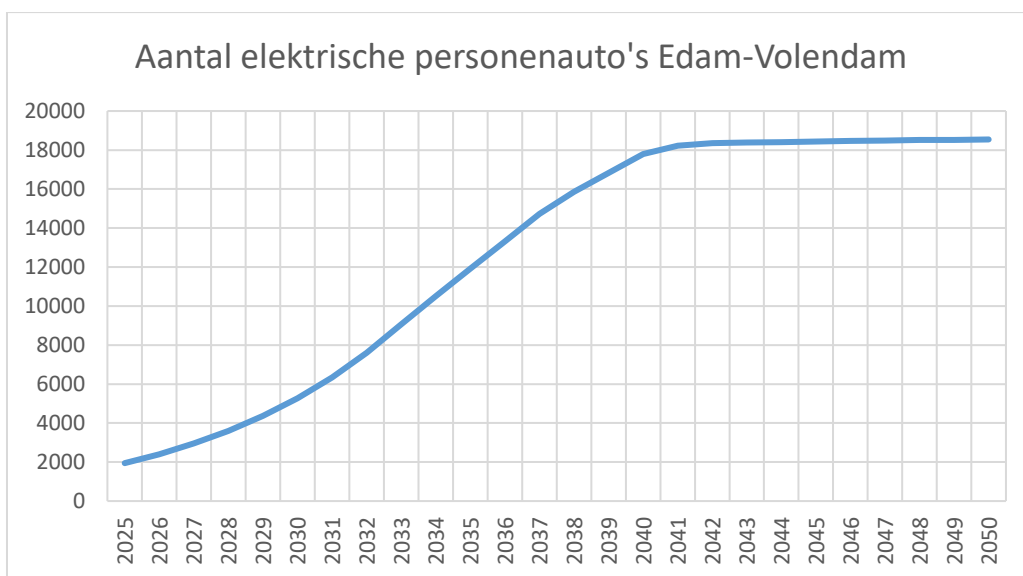
### Personenauto's

Het Klimaatakkoord stelt dat in 2030 alle nieuw verkochte auto's uitstootvrij zijn. Naar verwachting van MRA-Elektrisch zal het aantal elektrische personenauto's de komende jaren daarom fors toenemen. Naar verwachting rijden er in Nederland 1,9 miljoen elektrische personenauto's in 2030, wat neerkomt op een marktaandeel 21%. Voor 2035 groeit dat aandeel naar 47% en naar 76% in 2040. In 2050 zijn nagenoeg 100% van de ruim 10 miljoen personenauto's in Nederland elektrisch. In de periode tussen 2030 en 2040 wordt de snelste stijging verwacht. In Figuur 8 is de toename van dat aandeel geïllustreerd. Figuur 9 laat de verwachte stijging van het aantal elektrische personenauto's zien.





Figuur 8 Verwacht aandeel elektrische personenauto's in Nederland (Integrale laadvisie MRA-Elektrisch 2024)



Figuur 9 Prognose elektrische personenauto's Edam-Volendam (ElaadNL)

Bestuurders van personenauto's laden voornamelijk bij reguliere laadpunten. Dit kunnen zowel openbare laadpunten als (semi-)private laadpunten zijn. Ongeveer 70 procent van de toekomstige elektrische rijders is aangewezen op publieke laadinfrastructuur vanwege het ontbreken van een mogelijkheid om te laden op eigen terrein (in landelijke gebieden zal dit percentage waarschijnlijk lager liggen). Vaak wordt thuis of op het werk geladen. Wanneer langere afstanden afgelegd moeten worden of meerdere reizen op een dag worden gemaakt is aanbod van snelladers noodzakelijk.

### Taxi's en doelgroepenvervoer

We houden rekening met een toename van het aantal taxivoertuigen die elektrisch rijden. Deze doelgroep maakt over het algemeen veel voertuigkilometers op een dag. Taxi's worden geparkeerd op depots of in de buurt van de woning van de chauffeur en gaan in zekere mate dus mee in de private en publieke laadpunten. Dit is doorgaans echter niet voldoende om alle ritten op een dag te rijden. Dat heeft tot gevolg dat zij regelmatig gebruik moeten maken van (openbare) snelladers om bij te laden. Ook kan bij reguliere laadpalen worden bijgeladen, maar dit is vanwege de tijdsduur is dit voor een commercieel (taxi)bedrijf minder wenselijk.

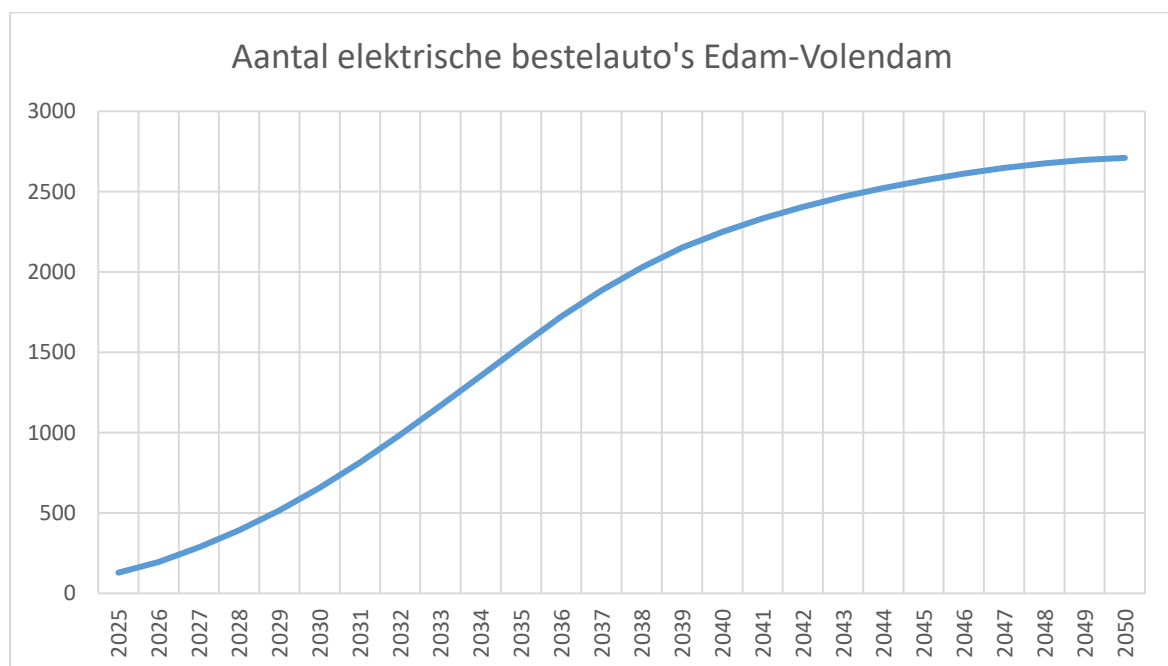
### Logistiek (bestel- en vrachtvoertuigen)

Voor de logistiek is de betrouwbaarheid en beschikbaarheid van voldoende laadinfrastructuur

belangrijk. Binnen deze doelgroep kan onderscheid worden gemaakt tussen lichte en zware logistiek. Bestelwagens vallen onder lichte logistiek. Vrachtauto's vallen onder zware logistiek. Zware logistiek vraagt om andere laadinfrastructuur dan lichte logistiek. Voor bestel- en vrachtvoertuigen komen steeds meer elektrische voertuigen op de markt. Het marktaandeel is nu nog klein, maar neemt snel toe. Meerdere Nederlandse gemeenten stellen de komende jaren zero emissie-zones voor stadslogistiek in. Bestel- en vrachtauto's moeten uitstootvrij zijn om in deze zones te mogen rijden. Net als voor personenauto's, is de verwachting dat de stijging het snelst zal gaan tussen 2030 en 2040 (zie Figuur 10).

Logistieke partijen kunnen op eigen terrein laadinfrastructuur aanleggen. Op basis van de ladder van laden komt de laadvraag voor een groot deel op eigen terrein terecht. Zo kunnen zij onder eigen regie toegang tot de laadinfrastructuur bieden en kan er tegen lage energiekosten geladen worden. Op eigen terrein zal dit een combinatie zijn van reguliere laadpunten en snellaadpunten. Circa 80 tot 90% van de laadvraag voor vrachtvervoer zal op het depot plaatsvinden en slechts 10% onderweg. Met is de combinatie met eigen opgewekte energie belangrijk omdat daarmee de gebruikskosten van elektrische voertuigen verder verlaagd kunnen worden. Dit geeft een sterke prikkel voor bedrijven om op eigen terrein ruimte te maken en te gebruiken om voertuigen te laden.

Landelijk gaat grofweg de helft van de bestelvoertuigen aan het eind van de werkdag mee naar huis. Deze zullen, net als een deel van de taxi's, op de oprit van de bewoner of bij de bestaande publieke reguliere laadinfrastructuur in de wijken opgeladen worden. De andere helft van de elektrische bestelvoertuigen laadt op een depot bij een private laadvoorziening.



Figuur 10 Prognose elektrische bestelauto's Edam-Volendam (ElaadNL)

In de gemeente Edam-Volendam is de impact van de bestelvoertuigen in de woonwijken, gezien het aandeel bestelvoertuigen ten opzichte van het wagenpark, waarschijnlijk net iets groter. In beginsel kunnen zij net als personenauto's gebruik maken van de reguliere laadpunten om in de nacht op te laden, en snellaadpunten om bij te kunnen laden. Bij ruimtegebrek op eigen terrein, onvoldoende financieringsmogelijkheden of in een pilot fase zullen deze partijen ook gebruik willen maken van semi-publieke en publieke laadinfrastructuur. Daarnaast kan de publieke en semi-publieke infrastructuur gebruikt worden om tussentijds bij te laden.

Het is voor de openbare ruimte nog niet geheel duidelijk of er voldoende gebruik te verwachten zal zijn om de business case voor de snelladers rond te krijgen. De kans dat dat het geval is, is klein als het alleen als aanvulling op laden op eigen terrein en alleen voor stadslogistiek of doelgroepenvervoer is. Daarom worden bij voorkeur de openbare locaties voor snellaadpunten ten behoeve van taxi's en personenvoertuigen, ook op de voor logistiek en doelgroepenvervoer gunstige locaties gerealiseerd.

## **Openbaar vervoer**

Het openbaar busvervoer in de gemeente Edam-Volendam valt onder de concessie Waterland, welke door de Vervoerregio Amsterdam is aanbesteed. De nieuwe concessieovereenkomsten gaan uit van een overgang naar zero-emissie busvervoer. De bussen rijden de hele dag door en hebben omvangrijke accupakketten die tussentijds moeten worden bijgeladen. Laadinfrastructuur voor bussen wordt geplaatst bij bushaltes en OV-hubs waar veel bussen samenkomen en/of langer stilstaan zoals op depots.

De verwachting is dat de laadvraag afkomstig van het openbaar vervoer voor het grootste deel op daarvoor ingerichte terreinen wordt opgevangen, en niet in de openbare ruimte. Net buiten de gemeente is in de Purmer een depot geopend waar lijnbussen kunnen worden gestald en opgeladen.

## **Touringcars**

Naast OV-bussen vraagt ook de elektrificatie van touringcars steeds vaker aandacht. Met name in een gemeente als Edam-Volendam waar veel toeristen komen. De touringcarsector is echter een moeilijke markt om te elektrificeren. Touringcars hebben vaak wisselende ritten (lange en korte ritten met hetzelfde voertuig) en elektrificatie is daardoor moeilijk te realiseren.

Touringcardepots zijn vaak gelegen op bedrijventerreinen. Voor zover dat in de gemeente van toepassing wordt, is het bij de inrichting van bedrijventerreinen van belang aandacht te besteden aan laadvoorzieningen op eigen terrein, net als voor de bedrijven.

Wanneer touringcars worden ingezet op intensieve en frequente ritten is de aanschaf van een volledig elektrisch voertuig mogelijk te realiseren. Voor de meeste voertuigen lijkt dit op korte termijn niet realistisch. Plug-in hybride modellen kunnen mogelijk een uitkomst bieden. Als elektrische touringcars in de toekomst gebruikt gaan worden, is het voor de exploitant belangrijk dat er op elk moment geladen kan worden. Daarom zullen publieke laadoplossingen waarschijnlijk geen mogelijkheid zijn voor deze doelgroep. De gemeente kan hieraan bijdragen door snellaadpunten zo te plaatsen dat die ook door touringcars kunnen worden gebruikt.

## 4. Beleidsafwegingen

### 4.1 Verzameling verkeersbesluiten

In het vorige hoofdstuk is het plaatsingsproces en het belang van het verkeersbesluit toegelicht. Tot op heden begint de plaatsingsprocedure pas op het moment dat er een aanvraag wordt ingediend. Ook gebeurt de publicatie van het verkeersbesluit en het aanvragen van een netaansluiting plaats, na het vinden van een geschikte locatie. Eventuele bezwaren komen daardoor pas op dat moment naar voren. De bezwaren moeten worden behandeld, waarvoor wettelijke termijnen zijn bepaald. Tijdens de afhandeling van bezwaren kan het laadpunt nog niet geplaatst worden. Het kan zijn dat de locatie op basis daarvan wijzigt, waardoor er een nieuw verkeersbesluit moet worden gepubliceerd. De exploitant moet in dat soort gevallen ook een nieuwe netaansluiting aanvragen. Deze procedures kunnen tijdrovend zijn. Dat betekent dat de bewoner die de aanvraag heeft ingediend soms lang moet wachten op de laadpaal, totdat de procedure is afgerond.

Met dit uitvoeringsplan gaan we daar verandering in aanbrengen, zodat de laadpunten bij een verzoek sneller kunnen worden gerealiseerd. Met behulp van de locatiekaart kan de gemeente het verkeersbesluit voor de geschikte locaties al publiceren voordat er een aanvraag is binnengekomen. De mogelijkheden voor de netaansluiting kunnen ook al worden beoordeeld. De noodzakelijke juridische procedures kunnen starten, zodat de zienswijzen en eventuele bezwaren worden behandeld, en we kunnen waar nodig alternatieve locaties bekijken. Op die manier kan de tijd tussen de aanvraag en de plaatsing van een openbaar laadpunt worden ingekort.

Het verzamelverkeersbesluit betekent niet dat er geen andere locaties meer mogelijk zijn die niet in de lijst in het verkeersbesluit staan vermeld. Voor individuele locaties kunnen aparte verkeersbesluiten worden gepubliceerd. In de bijlagen zijn de opzetten te zien van beide type verkeersbesluiten, welke kunnen worden gebruikt bij de publicatie.

### 4.2 Ruimtelijke ontwikkeling

Bij ruimtelijke ontwikkelingen is het tot op zekere hoogte mogelijk om vooraf een inschatting te maken van het aantal benodigde laadpunten, met name bij projecten waarbij een deel van het gebied wordt overgedragen aan de gemeente. De verwachtingen van het aantal laadpunten verschillen. Per type woning of voorziening is de verwachte behoefte aan laadpunten verschillend.

De realisatie van de laadpunten geschiedt in de praktijk veelal pas kort na oplevering van de openbare ruimte, omdat het gebied voorafgaand aan de oplevering nog niet bereikbaar is voor de partij welke de plaatsing uitvoert.

#### Woningen

De laadbehoefte die ontstaat door woningen, en de manier waarop we die kunnen invullen, is afhankelijk van het type woningen dat wordt gerealiseerd. Van de sociale huur appartementen is de verwachting dat in 2035% slechts 1 tot 3% van de huishouders elektrisch rijdt. Voor middeldure huurwoningen is dat 5 tot 8%. Grondgebonden duurdere woningen genereren een grotere laadbehoefte. Daarvan verwachten we dat 8% tot 13% in 2035 van de huishoudens gebruik wil maken van laadvoorzieningen. Met name voor vrijstaande woningen en twee-onder-één-kapwoningen geldt dan weer dat de bewoners op eigen terrein kunnen parkeren en laden, conform de ladder van laden. Daar zijn geen openbare laadpunten voor nodig.

In de praktijk kunnen de verschillende woontypes bij ruimtelijke projecten gemixt zijn. MRA-Elektrisch houdt er rekening mee dat 6% tot 8% van de openbare parkeerplaatsen gebruikt zullen

gaan worden als openbaar laadpunt om aan de laadbehoefte in de toekomst te voorzien. Het is daarom vooral van belang dat de openbare ruimte zoveel mogelijk geschikt wordt gemaakt voor het realiseren van laadpunten door de laadpaalexploitanten. Ook is het noodzakelijk de ondergrondse kabels en leidingen zo te leggen, dat laadpunten op een dichtbij liggende kabel kunnen worden aangesloten. Dat waarborgt de nodige flexibiliteit bij het aanwijzen van locaties. Ook voorkomen we daarmee dat de straat over een grote lengte moet worden opgebroken.

## Werken

De laadbehoefte bij werklocaties is sterk gerelateerd aan de afgelegde afstand vanaf de woning naar de werkplek. In de praktijk gebeurt het laden bij werklocaties vooral op eigen terrein en in beperkte mate bij openbare laadpunten. Circa 94% van de benodigde oplaadpunten voor werkenden zal op eigen terrein op bedrijventerreinen en in parkeergarages aangelegd worden.

Op nieuwe bedrijventerreinen is het uitgangspunt dat de bedrijven parkeerplaatsen hebben op eigen terrein. Voor hun wagenpark en het personeel kunnen zij daar laadinfrastructuur aanleggen. In het gemeentelijk beleid is voorzien dat er op de bedrijventerrein, waar parkeerplaatsen in de openbare ruimte komen, ook enkele openbare laadpunten nodig zullen zijn.

<b>Wonen</b>	CROW Kencijfers (percentage van het aantal huishoudens)	
Woonwijken	2030	2035
Duur	8%	13%
Middel	5%	8%
Goedkoop	1%	3%
<b>Werken</b>	Kencijfers (percentage van het aantal parkeerplekken)	
	2030	2035
Werklocaties	8,60%	13%
	Kencijfers (percentage van het aantal parkeerplekken)	
	2030	2035
Bezoeklocaties - lang	8,60%	13%
Bezoeklocaties - kort	0%	0%

Tabel 1 Verwacht elektrisch vervoer bij woon en werkfuncties (CROW Parkeerkencijfers 2024)

## 4.3 Parkeerdruk

Op sommige plaatsen in de gemeente is de parkeerdruk hoog, zeker in de avond en in de nacht. In sommige gevallen leidt dat tot moeilijkheden bij het aanwijzen van laadlocaties. Vaak heerst de gedachte dat de komst van een laadpaal zorgt voor een toename in de parkeerdruk. Deze stijging is over het algemeen geringer dan men denkt, omdat de aanvrager van een laadpaal de brandstofauto normaal gesproken vervangt door een elektrisch exemplaar.

Een hoge parkeerdruk op zichzelf is daarom niet als reden aan te merken om een verzoek om een openbaar laadpunt af te wijzen. Bij het behandelen van binnenkomende aanvragen, en bij het aanwijzen van locaties, anticiperen we wel zorgvuldig of er een geschikte locatie gevonden kan worden op een plaats waar de parkeerdruk lager is, of waar de effecten van hoge parkeerdruk beter beheersbaar zijn.

In en bij de woonwijken streven we er bijvoorbeeld naar om laadpalen op logische plaatsen te clusteren. Dat betekent dat er op één locatie meerdere laadpalen worden gerealiseerd zodat er meer mensen tegelijkertijd gebruik kunnen maken van de laadvoorzieningen. Het clusteren van laadpalen

vergroot de kans dat er een aansluiting beschikbaar is. Zodoende verkleinen we de kans dat automobilisten zoekend door de woonwijken rijden om een beschikbaar laadpunt te vinden. Dit zoekverkeer is een bekend gevolg van een hoge parkeerdruk dat we op deze manier proberen te beheersen. Clusteren kan bijvoorbeeld bij supermarkten, bedrijven of sportterreinen met openbare parkeerruimte. Dat doen we bijvoorbeeld op het parkeerterrein bij het Slobbeland, AMVO (zie Figuur 11) en Egbert Snijderplein. Ook parkeerhavens in woonwijken kunnen geschikt zijn voor het clusteren van laadpunten. Door het clusteren van laadpalen is de verwachting dat de invloed op de parkeerdruk verder beperkt kan worden.



*Figuur 11 Geclusterd aanbod AMVO*

De impact van een oplaadpunt op de parkeerdruk kan worden beperkt door bij de realisatie slechts één parkeervak te reserveren in plaats van twee. Zo kan het parkeervak dat niet gereserveerd wordt ook nog worden gebruikt als parkeerplaats voor niet-elektrische voertuigen, en er is in ieder geval één parkeerplaats gereserveerd om wel een gewenste mate van laadzekerheid te hebben.

Op basis van de prognoses is een verwachting te maken van de impact van het laden op de parkeersituatie in de woonwijken van de gemeente op de langere termijn. Om aan de groei van het aantal elektrische voertuigen tegemoet te komen, zouden in 2040 ongeveer 1425 laadpalen nodig zijn. In de 10 jaar erna zou dat aantal kunnen worden teruggebracht naar 1350. Als alle plaatsen bij laadpalen gereserveerd zouden zijn voor opladen, dan zijn de gevolgen voor het parkeren zoals dat tegenwoordig gebeurt niet te overzien. Daarom is het noodzakelijk dat er blijvend ingezet wordt op laadvoorzieningen langs doorgaande wegen, zodat er minder behoefte ontstaat aan opladen in de woonwijken.

MRA-Elektrisch is samen met de exploitanten aan het onderzoeken of het wenselijk en mogelijk is om beide parkeervakken bij een laadpaal niet te reserveren. In dat scenario blijft het parkeren voor iedereen toegestaan, ongeacht het type voertuig. Voor openbare laadpalen gebeurt dat op dit moment nog niet tot nauwelijks. Een verkeersbesluit is dan niet nodig, omdat er geen beperking aan

het verkeer wordt opgelegd. Een mogelijk nadeel is dat er meer laadpunten nodig zouden kunnen zijn om de gewenste laadzekerheid te kunnen bieden. Dat wordt veroorzaakt doordat de laadlocaties bezet kunnen worden gehouden door voertuigen die niet aan het laden zijn. De gemeente staat wel open voor experimenten met deze voorziening, op locaties waar de verkeers- en parkeersituatie hiervoor aanleiding geeft. Het biedt de ruimte om bewoners in drukke gebieden zelf met elkaar te zorgen voor een passende omgang met de laadbehoefte en met de parkeersituatie.

## 4.4 Impact openbare ruimte

### Groen

Het komt voor dat er groen moet worden verwijderd om ruimte voor een oplaadpunt te creëren. In sommige gevallen is dat gras, maar op sommige plaatsen ook struiken of een andere groenvoorziening. Een voorbeeld daarvan is te zien in Figuur 12. We proberen dat waar mogelijk te beperken door in eerste instantie parkeerplaatsen aan te wijzen waar geen groenvoorziening achter ligt.



Figuur 12 Laadpaal bij openbaar groen in de Noorderstraat, Edam

### Straatbeeld

Voor sommige delen van de gemeente is het straatbeeld van belangrijke cultuurhistorische waarde. Dat geldt in het bijzonder voor de oude kernen van Edam en Volendam. Een laadpunt past daar niet altijd goed bij. Historische gebieden lenen zich ook om andere redenen minder voor het plaatsen van oplaadpunten. De parkeerplaatsen voldoen in veel gevallen niet aan de gewenste afmetingen om een laadpunt te realiseren. Het komt ook voor dat parkeervakken te dicht bij een muur of een hoge heg ligt om een laadpunt te plaatsen.

## 4.5 Energiebehoefte en netcongestie

De energietransitie heeft een aanzienlijke impact op het elektriciteitsnetwerk. De energietransitie leidt tot een toenemende vraag naar (duurzame) elektriciteit. De verduurzaming van ons elektriciteitsverbruik en het elektrificeren van fossiel energiegebruik gaan hard. Als daardoor netproblemen ontstaan, kan dat tot hoge maatschappelijke kosten leiden, de uitrol van laadinfrastructuur sterk vertragen en een risico betekenen voor het behalen van de ambities die deel uitmaken van de energietransitie. De netbeheerders staan voor de uitdaging ervoor te zorgen dat het net deze verandering aankan. Ondanks de inspanningen van de netbeheerders om de netten in

Nederland tijdig uit te breiden, komen de capaciteitsgrenzen van het netwerk in zicht. In Noord-Holland zijn deze grenzen al bereikt. Dit hindert de verduurzaming van de industrie, de gebouwde omgeving en mobiliteit.

Het is daarom de verantwoordelijkheid van de NAL-regio's en gemeenten om tijdig aan te geven welke laadinfrastructuur gewenst is voor de komende jaren. Het opstellen van een locatiekaart helpt daarbij. De netbeheerder kan vervolgens inzicht geven in de haalbaarheid van de plannen en eventueel maatregelen treffen om te zorgen dat er voldoende ruimte op het net is. Deze uitdaging speelt niet alleen op lokaal niveau en is ook bekend bij de MRA-E.

MRA-E voert daarom met regelmaat overleg met netbeheerder Liander waarin de knelpunten, de uitdagingen en mogelijke oplossingen worden behandeld. De gemeente werkt in de regio Zaanstreek Waterland samen met Liander aan een Energie Systeem Actieplan (ESAP). Hierin werken we samen aan het regionaal programmeren van het toekomstige regionale elektriciteitsnetwerk. Hierbij wordt rekening gehouden met de autonome groei van het elektrisch personen- en logistieke vervoer.

In de praktijk zijn de gevolgen van de netcongestie voor wat betreft de realisatie van laadpunten beperkt. Dat geldt voor de particuliere en openbare laadpunten die gebruikmaken van zogeheten kleinverbruikaansluitingen. Bij die aansluitingen is de elektriciteitsaansluiting maximaal 3x80 ampère (tot maximaal 100.000 kWh). De netbeheerder heeft ruimte gereserveerd voor autonome groei van kleinverbruikers zoals een toename van de vraag naar elektriciteit door laadpunten, maar ook warmtepompen en de ontwikkeling van woningbouwprojecten zoals de Lange Weeren.

Eerder is genoemd dat een geclusterde plaatsing gunstig is voor het effect op de parkeersituatie. Ook voor netcongestie kan clusteren van laadpunten voordelig zijn, omdat de stroomvraag meer geconcentreerd is.

De laadpunten zelf kunnen ook een bijdrage leveren aan het omgaan met de netcongestie. Veel nieuwe laadpunten die via de MRA-Elektrisch zijn gerealiseerd, zijn uitgerust met de mogelijkheid om slim te laden. De komende periode experimenteren de exploitanten hiermee samen met MRA-Elektrisch en in overleg met de gemeente. Het feitelijke opladen wordt dan vertraagd of uitgesteld totdat er een lage belasting op het net is. Laat in de avond is de elektriciteitsvraag van huishoudens lager dan in de namiddag.

Slim laden is bij de palen waar dat mogelijk is niet verplicht gesteld, maar gebruikers kunnen korting op het laadtarief krijgen wanneer ze slim laden. Hiermee wordt het aantrekkelijker voor consumenten om te laden als er veel stroom beschikbaar is en er geen netcongestie ontstaat. Door slim laden kan net tijdens de pieken al met 15 tot 20% worden ontlast. In de gemeente is in op dit moment de mogelijkheid om slim te laden bij 12 openbare laadpunten te gebruiken door de consument. Afhankelijk van de ervaringen wordt dat aantal in de toekomst verhoogd in overleg met de MRA-E, de exploitanten en de netbeheerder. De korting zal in het begin enkele procenten (1-5%) bedragen. Ook een bijstelling daarvan is in de toekomst afhankelijk van ontwikkelingen en ervaringen. MRA-Elektrisch en de exploitanten werken in overleg met de deelnemende gemeenten aan een uitwerking van deze strategie.

Een mogelijk nadeel is dat de laadpaal dan langer bezet is dan noodzakelijk. Het is niet de bedoeling dat door slim laden veel meer laadpunten nodig zijn om voldoende laadpunten te kunnen bieden.



## 4.6 Laadpaalklevers

In de media verschenen de afgelopen jaren regelmatig berichten over zogenaamde laadpaalklevers. Hierin werd soms een beeld geschetst dat laadpalen op grote schaal bezet worden gehouden door elektrisch rijders die niet of slechts voor korte duur het voertuig opladen.

Over het algemeen blijkt echter dat de meeste elektrische rijders zich net als andere autobezitters gedragen. Mensen starten de laadsessie in de avond na hun werk en eindigen deze volgende ochtend bij vertrek. Bestuurders die hun auto te lang op een laadplaats laten staan kunnen daar een verkeersboete voor krijgen.

## 4.7 Parkeerregulering

Bij gereguleerd parkeren ontstaat in sommige gevallen onduidelijkheid over het gebruik van een laadvoorziening in het gebied. De meest actuele verkeerswetgeving bepaalt in die gevallen welke vormen van parkeren er wel en niet zijn toegestaan.

### *Vergunninghouders*

We proberen laadpunten zoveel mogelijk te plaatsen in de gebieden waar iedereen mag parkeren. Een laadpunt dat bij een vergunningsparkeerplaats is geplaatst mag alleen door vergunninghouders worden gebruikt. Dat is voor een efficiënte spreiding van laadpunten dus niet gunstig, omdat er dan meer laadpunten nodig zijn. Het is daarvoor juist gunstig als zo veel mogelijk verschillende doelgroepen van hetzelfde laadpunt gebruik kunnen maken.



### *Parkeerschijfzone*

In delen van de oude kommen van Edam en Volendam is een parkeerschijfzone ingesteld. Voertuigen mogen daar tussen 09:00 en 18:00 maximaal 90 minuten parkeren met een parkeerschijfzones. Ontheffinghouders zijn van de parkeerduurlimiet uitgezonderd. 90 minuten is doorgaans niet genoeg om een voertuig op te laden. Voor bewoners van de betreffende parkeerschijfzones hoeft dat geen probleem te zijn, zolang zij de ontheffing gebruiken voor het elektrische voertuig.



Hoe lang er door voertuigen zonder ontheffing mag worden geparkeerd bij een laadpunt is op basis van de verkeersregels afhankelijk van de belijning. Bij een blauwe lijn blijft de parkeerlimiet overdag 1,5 uur. Bij plaatsen waar de blauwe lijn is verwijderd geldt die limiet niet. Op die plaatsen mag het voertuig blijven staan totdat het is opgeladen.

### *Parkeerbelasting*

Op dit moment is in de gemeente Edam-Volendam geen betaald parkeren voor personenauto's en bestelbussen van kracht. Dat kan in de toekomst veranderen. Bij laadpunten in gebieden waar betaald parkeren van kracht zal zijn, moet naast het laadtarief aan de exploitant, ook het verschuldigde parkeergeld worden betaald door de gebruiker. Het is voor de gebruiksvriendelijkheid uiteraard wenselijk dat de parkeerduur bij laadpunten in gereguleerd gebied niet gelimiteerd is tot enkele uren.



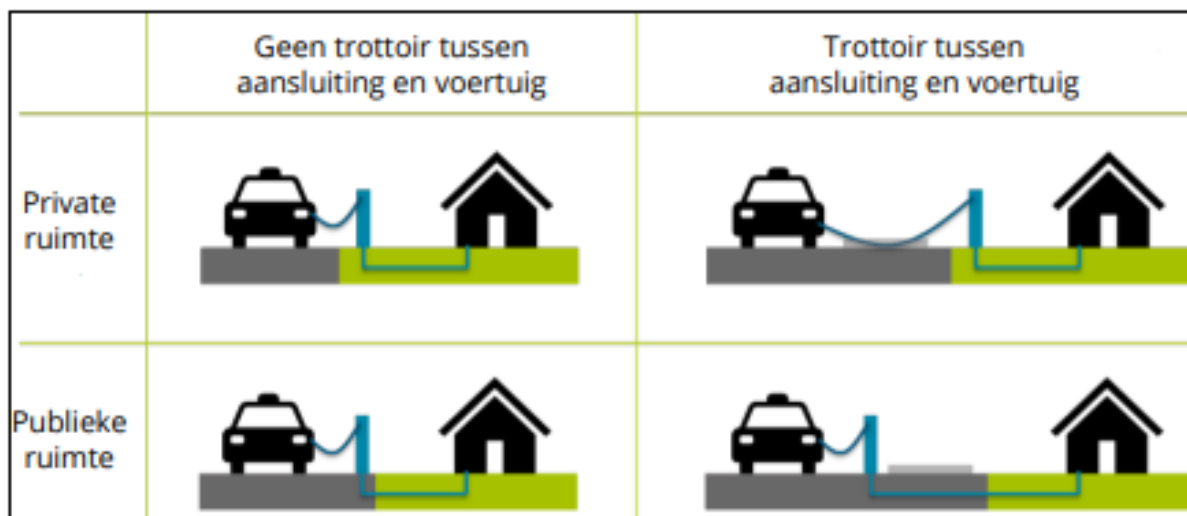
## 4.8 Privaat laden zonder eigen oprit

Er bestaat in de gemeente een wens voor verlengde private aansluitingen (VPA). Met een VPA kunnen inwoners die geen parkeerplaats op eigen terrein hebben, via hun eigen huisaansluiting hun voertuig opladen als deze bij de woning staat geparkeerd op een openbare parkeerplaats. Bekende

vormen om dat te kunnen doen zijn de kabelbrug, de kabelgoottegels en de Charge Arm. De vraag speelt of de gemeente dit moet toestaan, dan wel blijvend verbieden.

Op dit moment is het gebruik van dergelijke aansluitingen niet toegestaan in de gemeente Edam-Volendam. Dat is geregeld in artikel 2:10 van de Algemene Plaatselijke Verordening. In het eerste lid staat dat het is verboden om *zonder vergunning van het bevoegde bestuursorgaan een openbare plaats anders te gebruiken dan overeenkomstig de publieke functie daarvan*. Laadkabels die vanuit een woning over het trottoir lopen naar een geparkeerd voertuig op de openbare weg vallen onder dat verbod. De gemeente verstrekt geen vergunningen om hiervan af te wijken.

Het artikel geeft de mogelijkheid om voorwerpen toe te voegen die van het verbod zijn uitgezonderd, en om aanvullende regels te stellen. Dat kunnen ook laadkabels zijn, waarbij de aanvullende regels zouden verduidelijken welke van de vier geschetste mogelijkheden in Figuur 13 zouden zijn toegestaan.



Figuur 13 Vier types verlengde private aansluiting (Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur, 2021)

Het toestaan van elke van deze vormen stelt de gemeente echter voor risico's. Van elk risico moet worden afgewogen hoe die zou kunnen worden beteugeld, en of het risico op die manier acceptabel kan worden gemaakt. Binnen de regionale samenwerking waar de gemeente Edam-Volendam aan deelneemt is afgesproken dat er geen partij een laadpunt kan realiseren op openbaar terrein, anders dan een via de samenwerking gecontracteerde aanbieder. Dat betekent dat het op enige wijze toestaan van de onderste twee opties, waarbij een privaat laadpunt in de publieke ruimte komt te staan, niet mogelijk is.

Bij de bovenste twee varianten blijft het private gebruik van de openbare ruimte beperkt tot het hebben van een kabel tussen het laadpunt op eigen terrein, en de geparkeerde auto in de openbare ruimte. Het mogelijk maken van een dergelijke voorziening ligt in lijn met de eerste trede van de ladder van laden. Een VPA is één van de vormen van private laadinfrastructuur. Omdat de laadvoorziening bij elke situatie geïllustreerd in Figuur 13 deels in de publieke ruimte ligt, komt een deel van de risico's en de verantwoordelijkheden bij de gemeente te liggen. Dit terwijl de invloed van de gemeente beperkt is omdat de aansluiting op zich privaat is. De gemeente moet omgaan met een balans tussen de wens om tegemoet te komen aan de wensen van bewoners aan de ene kant, en de veiligheid in de openbare ruimte aan de andere kant.

Er zijn twee belangrijke voordelen voor inwoners die deze mogelijkheid zouden hebben. Ten eerste zijn ze niet louter afhankelijk van openbare laadpunten, waardoor ze ook kunnen opladen als de

openbare laadpunten bezet zijn. Bovendien kunnen zij hiermee zelf opgewekte stroom uit bijvoorbeeld zonnepanelen gebruiken om hun elektrische voertuig op te laden. Tot slot is eigen stroom per kWh doorgaans goedkoper dan bij een openbaar laadpunt. Dat is vanwege schommelingen in de markt niet altijd het geval. Een ander voordeel voor de gebruiker is dat er geen nieuwe netaansluiting hoeft te worden aangevraagd bij de netbeheerder Liander, omdat er van een bestaande huisaansluiting gebruik wordt gemaakt.

Aan het toestaan van de bovenste twee varianten in Figuur 13 zitten ook nadelen. Voor de gemeente is in het bijzonder de veiligheid in de openbare ruimte van belang. Er zouden oplaadkabels komen te liggen op of in de stoep, de rijbaan of het fietspad. Dat veroorzaakt struikelgevaar. Dat risico is het grootst voor kinderen, ouderen, en mensen met een fysieke of visuele beperking. Dat risico neemt logischerwijs toe naarmate er meer oplaadkabels in de openbare ruimte komen te liggen. Het verwerken van de kabel in de ondergrond is geen optie, omdat er dan een losse stekker en bedrading in de openbare ruimte ligt. Bij werkzaamheden aan de straat worden die kabels, die mogelijk onder stroom staan, geraakt door personen die niet weten dat de kabels er liggen.

Sommige delen van de gemeente lenen zich niet goed voor VPA's. Woonwijken zijn stedenbouwkundig en historisch zo ingericht dat bij de ene woning wel een VPA mogelijk zou zijn en bij de andere woning niet. Niet overal liggen de parkeerplaatsen pal naast de woningen. Als de gemeente per buurt onderscheid moet maken, zorgt dat voor ongelijkheid tussen de bewoners en een niet-eenduidig beleid. Dat heeft op zijn beurt weer effect op het handhaven op ongeoorloofd gebruik. Voor elke woning in de gemeente zou afzonderlijk bepaald moeten worden of er een VPA mogelijk is, waar het voertuig geparkeerd zou worden en waar de draad komt te liggen. Ondanks dat dat duidelijkheid creëert over wat wel kan en wat niet, neemt dit de ongelijkheid tussen bewoners niet weg.

Voor de inwoners onder elkaar kan het toestaan van een VPA problemen creëren. Als bewoners een VPA realiseren, claimen ze daarmee informeel de parkeerplek erbij voor hun eigen voertuig. Zij kunnen immers alleen van de VPA gebruik maken als het voertuig daar geparkeerd staat. Als de parkeerplaats door een ander voertuig is bezet, is de gebruiker alsnog genoodzaakt bij een openbaar laadpunt te laden. Dit kan onderlinge ergernis in de buurt veroorzaken, en bepaalde verwachtingen scheppen over het gewenste gebruik van de parkeerplaatsen. Het gemeentelijk en gemeenschappelijke belang is er niet bij gebaat om beleid op te stellen over welke individuele bewoners en bezoekers er op openbare plaatsen zouden moeten gaan parkeren.<sup>4</sup>

Het is daarnaast mogelijk dat er plaatsen zijn waar het gebruik van de VPA niet tot grote problemen leidt vanwege de ligging en het gebruik van de parkeerplaatsen ten opzichte van de woningen. Voor die gevallen zou gekozen kunnen worden voor een al dan niet tijdelijke gedoogconstructie. Een tijdelijke gedoogconstructie is nadelig voor gebruikers, omdat zij voor de lange termijn investeren in een eigen laadpaal, waarvan de kosten kunnen oplopen. Die investering gaat verloren als de laadpaal op een moment niet meer mag worden gebruikt. Een niet-tijdelijke gedoogconstructie is nadelig voor de gemeente, omdat de parkeerplaatsen die gebruikt worden dan wel op precies dezelfde plaats moet blijven liggen bij herinrichting of groot onderhoud in het gebied. Dat kan haaks staan op ambities van de gemeente waarnaar gekeken wordt bij dergelijke projecten, zoals op het gebied van groen en verkeersveiligheid. Voorbeelden van aansluitingen zoals geschetst in Figuur 13 zijn gefotografeerd te zien in Figuur 14.

---

<sup>4</sup> Een uitzondering hierop vormt specifieke parkeerregulering, en het aanwijzen van gehandicapten parkeerplaatsen op kenteken.



Figuur 14 Praktijkvoorbeelden VPA (NKL Nederland, 2022)

Vanwege de veiligheidsrisico's is door de MRA-Elektrisch en de regionale samenwerkingsprojecten geadviseerd om VPA's niet toe te staan. De meeste gemeenten in Nederland hebben dat advies opgevolgd, waaronder de vier grote steden<sup>5</sup>. Ook voor de gemeente Edam-Volendam wegen de voordelen niet op tegen de nadelen en de risico's die ontstaan bij het toestaan van VPA's. Om die reden blijft de VPA niet toegestaan.

Voor wat betreft het kunnen gebruik van eigen stroom, verwachten we dat het op termijn mogelijk zal zijn om terug geleverde stroom te kunnen gebruiken om voor een gereduceerd tarief op te laden bij een openbaar laadpunt in de omgeving.

Het niet toestaan van VPA's betekent ook dat werknemers bij leaseovereenkomsten ervoor moeten zorgen dat zij als consument niet verplicht worden om een eigen laadpunt te realiseren. Dat is namelijk niet mogelijk als ze niet over de mogelijkheid beschikken om dat geheel, dus inclusief de parkeerplaats, op eigen terrein te doen.

De noodzaak om op het verbod te handhaven kan per plaats verschillen. De mogelijkheid om niet actief te handhaven op overtreders is daarbij beperkt tot die plaatsen waar de kabel geen veiligheidsrisico's veroorzaakt. Die situatie doet zich voor in gevallen zoals geschetst in Figuur 13.

## 4.9 Deelmobiliteit

Openbare laadpunten zijn goed te combineren met het aanbieden van elektrische deelvoertuigen door een marktpartij. Aanbieders van deelvervoervoorzieningen kunnen een aanvraag bij de gemeente indienen om een laadpunt te realiseren waar deelauto's kunnen worden opgeladen. Bij het busstation in Edam is dat toegepast.

De combinatie tussen deelmobiliteit en elektrisch vervoer kan worden versterkt door het realiseren van hubs. Bij hubs kunnen verschillende vervoerswijzen met elkaar worden gecombineerd. Op dat

<sup>5</sup> Amsterdam, Rotterdam, Utrecht en Den Haag

soort plaatsen is het wenselijk om een vaste plaats bij een laadpunt aan te wijzen waar elektrische deelauto's kunnen worden geparkeerd en opgeladen. Het is niet in alle gevallen noodzakelijk om een laadpunt te reserveren voor een deelauto.

Per geval zal de gemeente, de laadpaalexploitant en de aanbieder van deelmobiliteit bekijken of een eigen laadpunt voor een deelauto van toegevoegde waarde is.

## 4.10 Waterstof

De Rijksoverheid ziet waterstof als een belangrijke schakel in een duurzame energievoorziening. De ontwikkelingen rondom het gebruik van waterstof voor het aandrijven van voertuigen concentreren zich op dit moment met name rond de logistieke sector en het openbaar vervoer. Met behulp van waterstof kan het bereik van dergelijke voertuigen aanzienlijk worden vergroot. Voor personenvervoer is het niet waarschijnlijk dat er een omslag naar waterstof komt.

Het aantal waterstofvoertuigen in de gemeente is nog niet hoger geweest dan twee. Dat maakt het weinig rendabel om te investeren in een waterstoflaadpunt voor gebruikers in de gemeente Edam-Volendam. Technologische ontwikkelingen kunnen op termijn wel voor een dergelijke omslag zorgen<sup>6</sup>. Het is daarom wel belangrijk om de technische ontwikkelingen op dit gebied nauwlettend in de gaten te houden. Dat doen we samen met de regionale partners en de MRA-E.

Er zijn enkele locaties binnen de provincie Noord-Holland waar waterstof kan worden getankt. Dat zijn twee tankstations in Amsterdam-Westpoort en één op het bedrijventerrein Boekelermeer in Alkmaar.

Exploitanten van waterstoflaadpunten hebben de vrijheid om de gemeente met een initiatief te benaderen. Bedrijventerrein die makkelijk vanaf het regionale wegennet (A7, N247 en N244) te bereiken zijn, kunnen zich goed lenen voor de vestiging van een waterstoftankstation. De ontwikkelingen in de Purmer tussen Purmerend en Edam-Volendam kunnen die mogelijkheid bieden. We verwachten dat exploitanten met dergelijke initiatieven komen op het moment dat de situatie op de markt daar klaar voor is. Daarvoor zullen er eerst meer gebruikers van voertuigen op waterstof moeten komen. Op dit moment heeft de gemeente Edam-Volendam hierin nog geen rol te vervullen.

## 4.11 Capaciteit gemeente

Tot op heden is het redelijk mogelijk gebleken voor de gemeente om haar taken en haar rol in het plaatsingsproces binnen redelijke termijn te voltooien. Voor de komende jaren wordt een groei verwacht van het aantal nodige laadpunten en dus ook van het aantal verzoeken om een laadpunt.

De locatiekaart is een belangrijk middel om meerdere verzoeken sneller te kunnen behandelen. Er hoeft bij een groot deel van de toekomstige verzoeken namelijk niet meer naar een locatie te worden gezocht. Het aanwijzen van locaties gebeurt immers al op basis van de locatiekaart. Bij het opstellen van de locatiekaart heeft de gemeente de hulp gehad van medewerkers van partner MRA-E en vertegenwoordigers van de laadpaalexploitanten. Afhankelijk van toekomstige ontwikkelingen kan het nodig zijn om taken in het proces opnieuw te verdelen en daarbij een deel van de gemeentetaken te laten uitvoeren door de MRA-E. We streven ernaar om dat te voorkomen, omdat de gemeente dan minder de eigen kennis kan gebruiken bij het voeren van de regie.

---

<sup>6</sup> Uit regionale visie laadinfrastructuur MRA-E.

## 5. Laadprognose gemeente Edam-Volendam

Op basis van de ruimtelijke en demografische opbouw van de gemeente is het mogelijk om de laadbehoefte per deel van de gemeente voor de toekomst te voorspellen. Daarbij kijken we naar de bebouwing en de parkeergelegenheid waar bewoners en bezoekers gebruik van maken. In dorpen of in buurten is het aantal benodigde openbare laadpunten bijvoorbeeld sterk afhankelijk van het aantal woningen zonder eigen oprit. Ook doelgroepen en hun economische status kan van invloed zijn op het aantal laadpunten dat op de korte termijn nodig is, vanwege de relatief hoge aanschafprijzen van veel elektrische voertuigen. Dat effect is waarschijnlijk kleiner op de lange termijn, als het bezit van elektrische voertuigen verder uitbreidt naar huishoudens met een lager inkomen.

Een kanttekening bij de prognoses die zijn gebruikt om het aantal benodigde locaties te kunnen bepalen, is zodoende dat de cijfers gezien moeten worden als schattingen en verwachtingen. Het is voor de gemeente belangrijk om de ontwikkelingen in elektrisch vervoer te blijven monitoren om zo waar nodig de prognoses bij te stellen.

Daarnaast speelt dat de gemeente niet stilstaat. De prognoses op buurtniveau zijn in beginsel tot het jaar 2030 redelijk betrouwbaar voor bestaande gebieden. Hoe de markt en het beleid zich daarna ontwikkelt is sterk afhankelijk van economische, technische en maatschappelijke ontwikkelingen.

Ruimtelijke ontwikkeling voor nieuwe woon- en werkplekken zijn ook van invloed op de toekomstige laadbehoefte. Er komen woningen bij, waardoor er ook meer openbare laadvoorzieningen nodig kunnen zijn dan wat we op basis van de prognoses op dit moment kunnen verwachten. Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet daarmee rekening worden gehouden, zodat er voldoende geschikte parkeerplaatsen zijn waar indien nodig een laadpunt kan worden gerealiseerd.

Tot slot is de rol aangestipt die openbare snellaadpunten of snellaadstations kunnen spelen in het bieden van voldoende oplaadmogelijkheden.

### 5.1 Laadprognose per gebied

Voor de hele gemeente is op basis van prognoses voor de periode tot 2030 een laadkaart opgesteld in samenwerking met de MRA-E en met EV Tools. De gemeente is voor een meer gedetailleerd beeld onderverdeeld in wijken en buurten. Voor Edam en Volendam maken we gebruik van de bestaande buurten die het Centraal Bureau voor de Statistiek gebruikt om gegevens te publiceren. Voor elke buurt is daarvoor bekeken wat de verwachte laadbehoefte is, en waar er geschikte plaatsen zijn om een openbaar laadpunt te plaatsen.

Inwoners van de gemeente hebben de kaart digitaal kunnen bekijken, zodat er op de locaties kon worden gereageerd. Uit de reacties blijkt dat inwoners van de gemeente het nut en de noodzaak van laadpalen herkennen en accepteren, maar dat het ervaren verlies aan parkeerplaatsen voor *gewone* auto's als een probleem wordt gezien. Voor elk deel van de gemeente brengt dat specifieke uitdagingen met zich mee.

Net als andere gemeenten probeert de gemeente Edam-Volendam een balans te vinden tussen het voorzien in de laadbehoefte van vandaag en de toekomst, en het effect daarvan op de parkeersituatie in de woonwijken. Het is veelal niet mogelijk om extra parkeerplaatsen aan te leggen zonder dat dat ingaat tegen doelstellingen van de gemeente op het gebied van groen en klimaatadaptatie. De gemeente zal daarom inzetten op het creëren van laadinfrastructuur op zo'n manier dat er niet zo veel laadpalen in de woonwijken nodig zijn dat de parkeersituatie daar te veel onder komt te lijden.

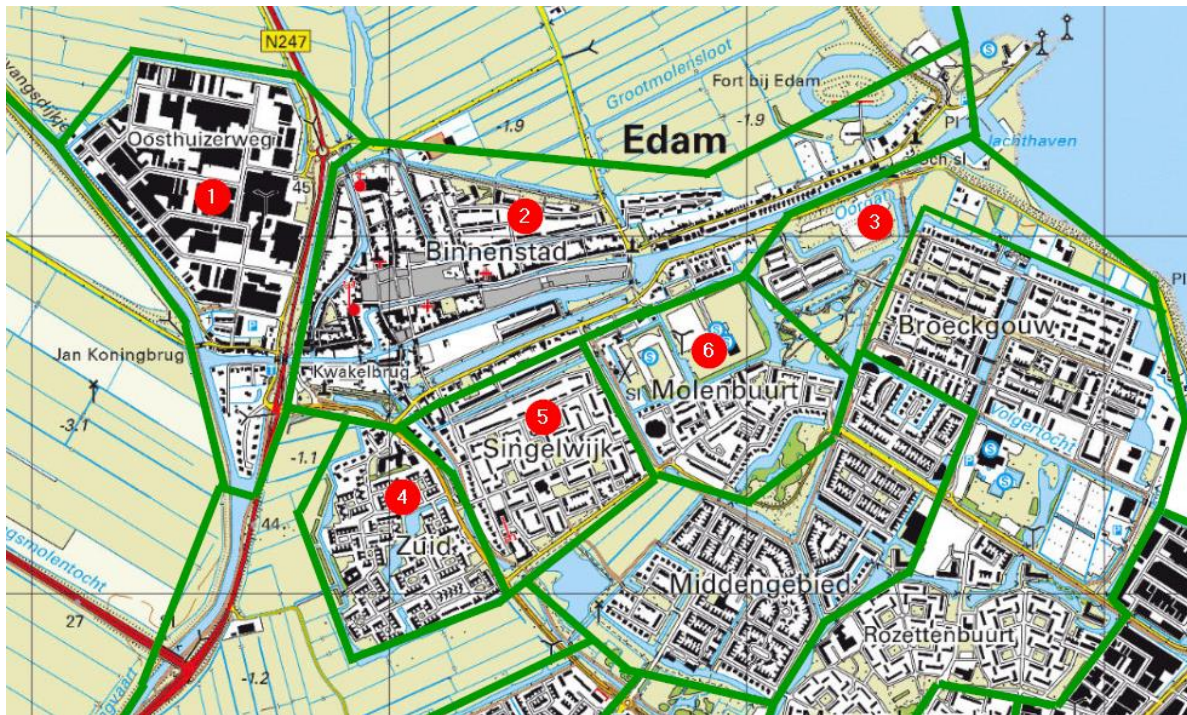
# Uitvoeringsplan elektrisch laden Edam-Volendam

De tabellen in deze paragraaf geven niet het aantal openbare laadpunten waar dat de gemeente wil hebben geplaatst. Het is een verwachting van de laadbehoefte vanuit de bewoners, bezoekers en forenzen per buurt, zodat de gemeente zich op de toekomstige ontwikkelingen kan voorbereiden. Het daadwerkelijke aantal laadpunten in de toekomst blijft sterk afhankelijk van het aantal gebruikers van elektrische voertuigen.

Plaats	Aantal locaties 2024	Verwacht aantal 2026	Verwacht aantal 2028	Verwacht aantal 2030
Edam	22	29	43	64
Volendam	66	83	118	180
Oosthuizen	10	12	18	28
Middelie	1	2	3	4
Kwadijk	1	2	4	5
Hobrede	0	0	1	1
Beets	1	2	2	3
Warder	2	2	2	3
Schardam	0	0	1	1
Purmer	0	0	0	0
Zeevangpolder	0	0	1	2
<b>Totaal</b>	<b>103</b>	<b>132</b>	<b>193</b>	<b>291</b>

Tabel 2 Aantal verwachte benodigde locaties openbare voorzieningen per plaats

## Edam



Figuur 15 Buurtindeling Edam

### 1 Edam-West

Op het industriegebied en de omliggende straten in het gebied wordt door de meeste bewoners op eigen terrein geladen. Voor de woningen waar dat niet kan, kan het parkeerterrein aan de Ambachtstraat worden benut om enkele laadpunten te clusteren. De meeste bedrijven zijn in staat parkeergelegenheid op eigen terrein te hebben en daar private of semi-publieke laadpunten te realiseren. Er staan enkele openbare laadpunten, welke al kunnen worden gebruikt door forenzen, bezoekers en werknemers van de bedrijven.

Buurt	Aantal locaties 2024	Verwacht aantal 2026	Verwacht aantal 2028	Verwacht aantal 2030
Edam-West	3	5	9	12

### 2 Oude Kom

In de binnenstad van Edam hebben de meeste huizen geen eigen parkeerplaats op private grond. Tegelijkertijd is er in de openbare ruimte een tekort aan geschikte parkeerplaatsen om nieuwe laadpunten te realiseren. Dat zorgt ervoor dat er nieuwe laadpunten nodig zijn aan de rand van het centrum. Het parkeerterrein aan de Singelweg is op dit moment niet geschikt om laadpalen te plaatsen, omdat er in de ondergrond geen elektrische bekabeling kon worden aangelegd waarop een laadpaal moet worden aangesloten. Wel zijn er locaties geschikt bevonden op de Schepmakersdijk en op het parkeerterrein in de Doelenstraat.

De laadpalen voor inwoners en bezoekers van het centrum van Edam komen echter eerst te staan op de parkeerterreinen bij het Egbert Snijderplein, Baanstraat, en op de eerder vermelde Ambachtstraat in het industriegebied. De parkeerplaats bij de Grote Kerk kan ook worden voorzien van een laadpunt voor de inwoners van de noordkant van het centrum. De huizen langs de Keetzijde hebben parkeergelegenheid op eigen terrein. Dat geldt niet voor alle woningen bij het voetbalveld. Daarom is er een laadpaal geplaatst op het parkeerterrein bij de EVC.



Buurt	Aantal locaties 2024	Verwacht aantal 2026	Verwacht aantal 2028	Verwacht aantal 2030
<b>Oude Kom</b>	12	13	17	26

### 3 Broeckgouw (Edam)

In het Edammer deel van de Broeckgouw is een laadpaal gerealiseerd op de Lissabon. Daar kan indien noodzakelijk een tweede laadpaal worden toegevoegd. De huizen op de andere straten parkeren vooral op openbare plaatsen aan de achterzijde. Indien nodig kunnen daar ook oplaadpunten worden gerealiseerd. De woningen langs de Zeedijk beschikken over parkeerplaatsen op eigen terrein.

Buurt	Aantal locaties 2024	Verwacht aantal 2026	Verwacht aantal 2028	Verwacht aantal 2030
<b>Broeckgouw (Edam)</b>	1	2	4	4

### 4 Edam-Zuid

In dit gebied heeft het grootste deel van de woningen een eigen oprit. Dat betekent dat er in de buurt van die woningen geen tot weinig nieuwe openbare laadvoorzieningen nodig zijn. Desondanks zijn er locaties aangewezen die technisch geschikt zijn om een laadpaal te plaatsen. Dat zal pas gebeuren als er een valide verzoek wordt ingediend, waarbij tevens duidelijk moet zijn dat de bestaande laadinfrastructuur onvoldoende is. Ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied kunnen wel voor een verhoging van de laadbehoefte zorgen.

Buurt	Aantal locaties 2024	Verwacht aantal 2026	Verwacht aantal 2028	Verwacht aantal 2030
<b>Edam-Zuid</b>	2	2	4	6

### 5 Singelwijk

In de Singelwijk parkeren de meeste bewoners op openbaar gebied en in garageboxen. De parkeerdruk is meestal voldoende beheersbaar om een openbaar laadpunt bij te kunnen plaatsen als blijkt dat daaraan behoefte bestaat.

Voor bewoners van straten als de Roelof Bootstraat, waarin geen parkeerplaatsen zijn, zijn de voorgestelde laadlocaties wel gelegen op enige afstand. In die straat zelf zijn immers geen geschikte parkeervakken aangelegd.

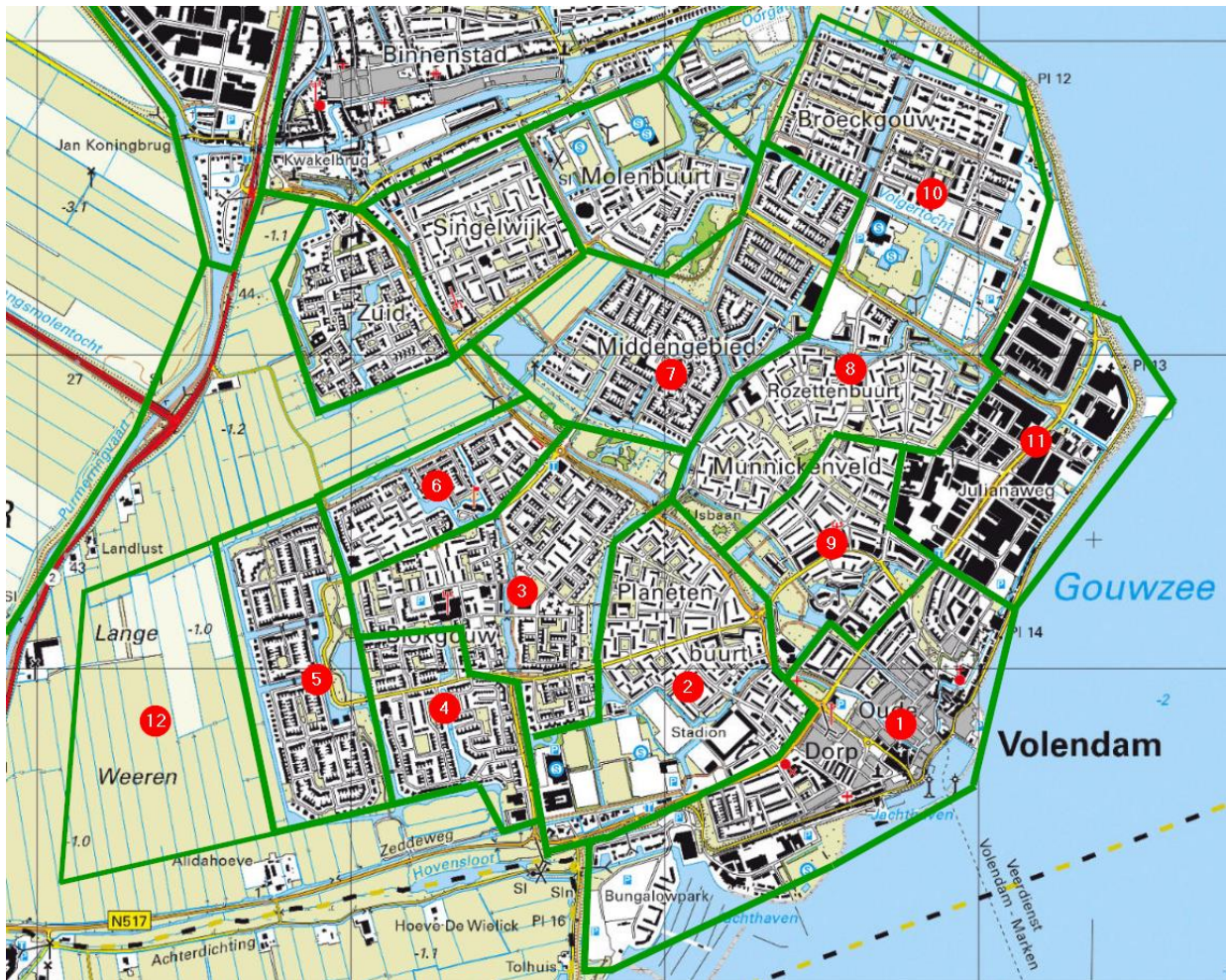
Buurt	Aantal locaties 2024	Verwacht aantal 2026	Verwacht aantal 2028	Verwacht aantal 2030
<b>Singelwijk</b>	3	6	9	13

### 6 Molenbuurt

Een deel van de woningen hebben de mogelijkheid om op eigen terrein te parkeren en te laden. Daarom zijn er nog geen locaties aangewezen in de buurt van de Tjaskermolen. De openbare laadpunten zullen dan ook vooral nodig zijn rondom de Zuidpolderlaan. De parkeerdruk laat dat op de meeste momenten wel toe.

Buurt	Aantal locaties 2024	Verwacht aantal 2026	Verwacht aantal 2028	Verwacht aantal 2030
<b>Molenbuurt</b>	2	3	4	7

## Volendam



Figuur 16 Buurtindeling Volendam

### 1 Oude Kom

De uitdagingen voor de oude kom van Volendam zijn vergelijkbaar met die voor de binnenstad van Edam. Ook in het oude deel van Volendam hebben de meeste huizen geen eigen parkeerplaats op private grond. Veel van de parkeergelegenheden in de oude kom zijn niet geschikt om laadpalen te plaatsen vanwege de indeling van de markt, de kermis of smalle stoepen. Op enkele plaatsen is het wel mogelijk om een laadpaal neer te zetten. Het grootste deel van de laadbehoefte van de oude kom zal buiten het centrum en moeten worden opgevangen. Mogelijkheden daarvoor zijn bij het Marinapark, het parkeerterrein Slobbeland, Parallelweg, en Zeestraat.

Buurt	Aantal locaties 2024	Verwacht aantal 2026	Verwacht aantal 2028	Verwacht aantal 2030
Oude Kom	10	10	15	24

### 2 Katham en Planetenbuurt

De beoogde locaties voor openbare laadpunten zijn gelegen in de nabijheid van woningen zonder eigen parkeerplaatsen. Enkele laadpunten kunnen op de Maanstraat worden geclusterd, zodat daar voldoende beschikbaarheid van een laadpunt kan worden gerealiseerd.

Het parkeerterrein bij de Opperdam ligt officieel in deze buurt. Laadpunten die daar worden aangelegd, zullen vooral gebruikt worden door bewoners van Blokgoew 4 en door bezoekers aan het Don Bosco, het ziekenhuis en de sporthal.

Buurt	Aantal locaties 2024	Verwacht aantal 2026	Verwacht aantal 2028	Verwacht aantal 2030
<b>Katham en Planetenbuurt</b>	5	7	10	16

### 3 Blokgroup 1 en 2

In deze buurt zijn al enkele laadpunten gerealiseerd. In aanvulling daarop kunnen laadpunten worden geclusterd op het parkeerterrein bij de Stient. Dat parkeerterrein is tevens in beeld om te gebruiken als plaats waar deelmobiliteit kan worden aangeboden.

Buurt	Aantal locaties 2024	Verwacht aantal 2026	Verwacht aantal 2028	Verwacht aantal 2030
<b>Blokgroup 1-2</b>	8	10	16	25

### 4-5 Blokgroup 4 tot en met 8

De parkeersituatie in deze delen van de Blokgroup vormt een uitdaging voor het realiseren van laadinfrastructuur, omdat de parkeerplaatsen bij een laadpunt niet meer kunnen worden gebruikt om voor onbeperkte duur te parkeren. Er zijn veel straten waar de parkeerdruk met name in de avond en nacht hoog ligt. Er zijn wel voldoende plaatsen die technisch geschikt zijn om een laadpaal te plaatsen. Het is hier dus van belang dat de bestaande laadinfrastructuur zo efficiënt mogelijk kan worden benut. Daarom komt het vaak voor dat er eerst één parkeervak wordt gereserveerd. Het tweede parkeervak wordt pas gereserveerd zodra er meer bewoners zijn die gebruik willen maken van het laadpunt. Ook wordt er pas een nieuwe laadpaal geplaatst als de bestaande laadpalen niet meer toereikend zijn om aan de vraag te voldoen.

Net buiten deze buurt liggen parkeerterreinen bij de Stient en de Opperdam waar laadpalen mogelijk geclusterd kunnen worden. Op die manier zijn er in de woonstraten minder laadpunten nodig om in de laadbehoefte te voorzien.

Buurt	Aantal locaties 2024	Verwacht aantal 2026	Verwacht aantal 2028	Verwacht aantal 2030
<b>Blokgroup 4-8</b>	7	12	17	26

### 6 Blokgroup 3

In de Blokgroup 3 zijn in beginsel voldoende plaatsen beschikbaar om laadpunten te realiseren. In enkele straten parkeren bewoners niet in parkeervakken, maar in een strook gelijk achter de woningen. Die plaatsen zijn voor laadpunten niet geschikt. Bij de meer ruim opgezette parkeerplaatsen kunnen de voorzieningen worden geclusterd zodat de kans op een beschikbaar laadpunt op die plaatsen groter is. Er ontstaan dan minder zoekbewegingen door de woonwijk.

Buurt	Aantal locaties 2024	Verwacht aantal 2026	Verwacht aantal 2028	Verwacht aantal 2030
<b>Blokgroup 3</b>	4	5	7	10

### 7 Middengebied

In het Middengebied zijn veel plaatsen technisch geschikt voor het plaatsen van laadpunten. De parkeerdruk in het hele gebied is wel op veel plaatsen hoog, waardoor het plaatsen van laadpunten op bezwaren kan stuiten vanuit de omgeving. Clusteren is mogelijk bij de Bloedkoraal, en het kruispunt Boezelgracht en Ruige Muts.

Buurt	Aantal locaties 2024	Verwacht aantal 2026	Verwacht aantal 2028	Verwacht aantal 2030
<b>Middengebied</b>	9	11	16	25

## 8 Rozettenbuurt

De Rozettenbuurt bestaat uit meerdere hofjes en enkele recht doorgaande wegen. De meeste laadpunten komen zo te staan dat ze goed zichtbaar zijn vanaf de doorgaande wegen. Niet op alle plaatsen kan dat, omdat niet alle straten breed genoeg zijn om parkeervakken aan te leggen. In die situaties zoeken we naar geschikte plaatsen buiten het zicht van woningen.

Het parkeerterrein aan de Schoklandstraat en de parkeerplaatsen bij de tennisvereniging kunnen daar zo nodig voor worden gebruikt. Op die plaatsen kunnen laadvoorzieningen worden geclusterd. Als dat onvoldoende goed werkt, kan er alsnog worden teruggevallen op laadpunten plaatsen dichterbij de woningen.

Buurt	Aantal locaties 2024	Verwacht aantal 2026	Verwacht aantal 2028	Verwacht aantal 2030
<b>Rozettenbuurt</b>	8	8	10	15

## 9 Bloemenbuurt

In de Bloemenbuurt kiezen we ervoor de laadpalen gespreid te plaatsen, op locaties waar meerdere haakse parkeervakken zijn met voldoende ruimte voor een oplaadpaal.

Buurt	Aantal locaties 2024	Verwacht aantal 2026	Verwacht aantal 2028	Verwacht aantal 2030
<b>Bloemenbuurt</b>	4	5	7	11

## 10 Broeckgouw (Volendam)

In de Broeckgouw staan veel verschillende type woningen. De meeste vrijstaande huizen en de twee-onder-een-kap woningen hebben een eigen oprit.

Tussen de overige huizenblokken zijn parkeercoffers aangelegd waarin voornamelijk bewoners die geen eigen oprit hebben, hun voertuigen parkeren. Op technisch vlak zijn niet alle parkeercoffers goed geschikt voor oplaadpalen vanwege de afmetingen van de parkeervakken, en vanwege de inrichting van de openbare ruimte. Zodoende zoeken we naar andere parkeerplaatsen die wel geschikt zijn. Laadpalen kunnen daar dan worden geclusterd zodra er meer gebruik van wordt gemaakt, zodat de kans op een beschikbare laadplaats voldoende is.

Buurt	Aantal locaties 2024	Verwacht aantal 2026	Verwacht aantal 2028	Verwacht aantal 2030
<b>Broeckgouw (Volendam)</b>	9	12	15	23

## 11 Industriegebied Julianaweg

Net als op het industrieterrein in Edam parkeren de bedrijven veelal op eigen terrein, zodat zij zelf particuliere of semi-publieke laadvoorzieningen kunnen realiseren. Bij een toekomstige transformatie van het gebied naar een mix van wonen en werken, zal de laadbehoefte afhankelijk van het type en het aantal woningen in kaart moeten worden gebracht.

Het parkeerterrein Parallelweg kan worden gebruikt als clusterlocatie voor laadpalen. Daarmee kan dan ook aan de laadbehoefte van bewoners in de oude kom worden voorzien.

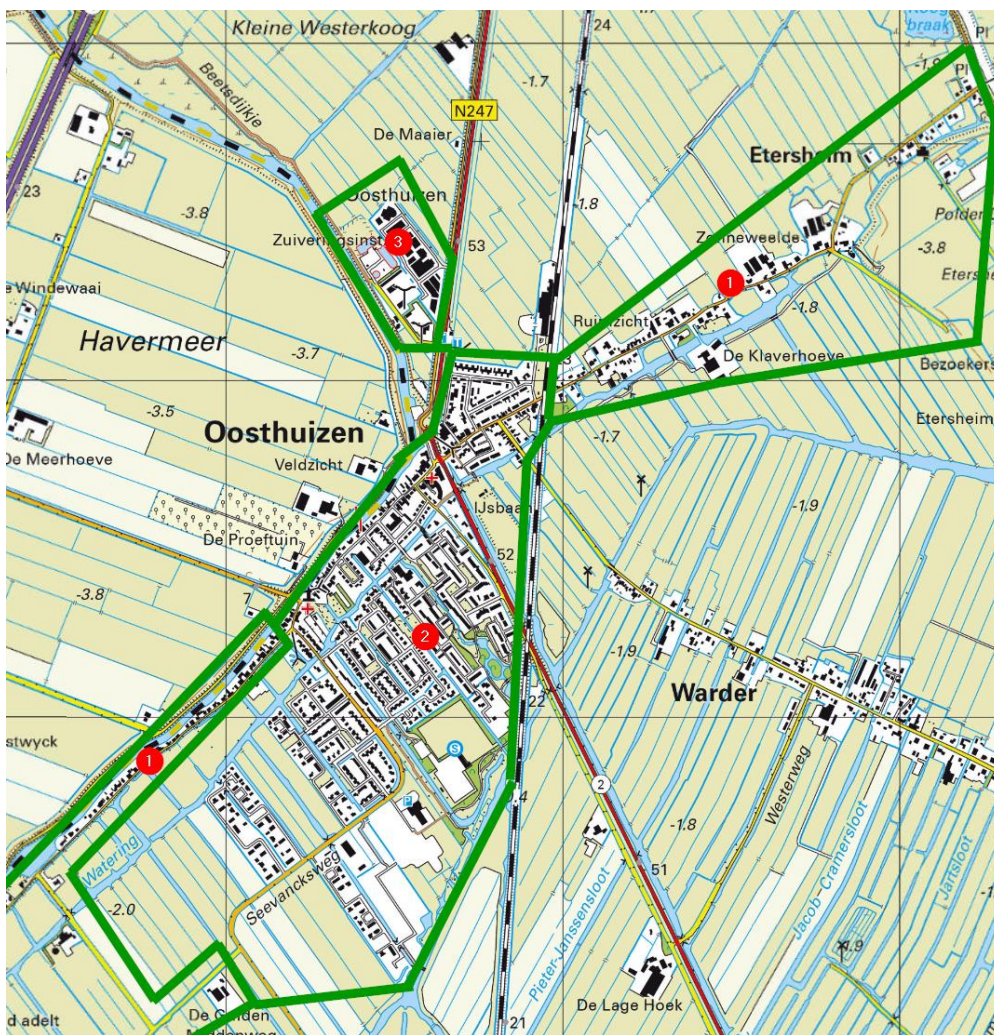
Buurt	Aantal locaties 2024	Verwacht aantal 2026	Verwacht aantal 2028	Verwacht aantal 2030
<b>Industriegebied Julianaweg</b>	2	3	5	5

## 12 Lange Weeren

In de Lange Weeren is de laadbehoefte nog niet met zekerheid vast te stellen. Voor woningen met eigen parkeergelegenheid op eigen terrein is geen openbare laadinfrastructuur nodig. Van de 1160 woningen zullen er circa 900 zijn die dat niet hebben. In de Lange Weeren zullen net als in de rest van de gemeente laadpalen worden gerealiseerd op plaatsen waar er vraag naar laadmogelijkheden ontstaat. De parkeerplaatsen die worden aangelegd bij de openbare voorzieningen bieden de kans om laadvoorzieningen te clusteren.

Buurt	Aantal locaties 2024	Verwacht aantal 2026	Verwacht aantal 2028	Verwacht aantal 2030
Lange Weeren	n.v.t	n.v.t	n.v.t.	23

## Oosthuizen



Figuur 17 Buurtindeling Oosthuizen

## 1 Linten

Langs het Westeinde en het landelijke deel van het Oosteinde inclusief Etersheim hebben de meeste woningen een parkeerplaats op eigen terrein. Daarom verwachten we daar geen behoefte aan openbare laadpunten.

## 2 Woonwijken

In de Raadhuisstraat, op het parkeerterrein aan de Gerrit van Heemskerkstraat, en in de woonwijken zijn wel openbare laadpunten geplaatst en nieuwe locaties aangewezen. Een aantal rijwoningen in de wijken hebben een parkeerplaats op eigen terrein. Dat verkleint het aantal potentiële gebruikers van openbare laadvoorzieningen, en dus het aantal benodigde openbare laadpunten.

In de participatie is op meerdere locatievoorstellen negatief gereageerd. De respondenten hebben aangegeven dat er geen bewoners zijn met een elektrisch voertuig en dat de parkeerdruk op momenten al te hoog is. Dat impliceert dat de bezwaren in ieder geval gedeeltelijk zullen zijn weggenomen als bewoners overstappen op het gebruik van elektrische voertuigen. In die situatie zijn de aangewezen plaatsen geschikt bevonden als laadlocatie. Daarom zijn de meeste locaties wel meegenomen in de locatiekaart.

Er bestaan wel voldoende mogelijkheden om laadpunten te realiseren, zoals op het parkeerterrein bij het voetbalveld en de tennisvereniging. Ook het parkeerterrein bij de school is meegenomen in de locatiekaart.

Buurt	Aantal locaties 2024	Verwacht aantal 2026	Verwacht aantal 2028	Verwacht aantal 2030
Oosthuizen-woonwijken	9	11	17	27

## 3 Industriegebied

Vergelijkbaar met de industriegebieden in Volendam en Edam, beschikken de bedrijven op de Ambachtsweg over parkeermogelijkheden op eigen terrein om laadvoorzieningen aan te leggen voor hun medewerkers en hun klanten. Er is een openbare laadvoorziening gerealiseerd, waarvan we verwachten dat die zal volstaan voor de laadbehoefte op het industrieterrein.

Buurt	Aantal locaties 2024	Verwacht aantal 2026	Verwacht aantal 2028	Verwacht aantal 2030
Industriegebied	1	1	1	2

## Zeevangpolder

Alle woningen en bedrijven in de Zeevangpolder langs de IJsselmeerdijk hebben de mogelijkheid om op eigen terrein parkeerplaatsen en de nodige laadvoorzieningen te realiseren.

## Kwadijk

In Kwadijk hebben de meeste woningen een parkeerplaats op eigen terrein. Openbare laadpunten zijn er dus niet veel nodig. Vanwege de laadbehoefte van een aantal bestaande en geplande woningen in de Stationsstraat, en huizen rondom de Reinoud van Brederodestraat zullen wel enkele laadpalen nodig zijn in Kwadijk. Daar zijn woningen gebouwd waarvan de bewoners in de openbare ruimte parkeren.

## Warder

In Warder hebben de meeste woningen een parkeerplaats op eigen terrein. Openbare laadpunten zijn er dus niet veel nodig. Er zijn er enkele geplaatst voor huizen waarvoor dat niet geldt. In de toekomst kan er een laadpaal geplaatst worden op het parkeerterrein dat wordt aangelegd langs de

IJsselmeerdijk, zodat bewoners van de Badhuisweg en bezoekers van het zwembad de mogelijkheid om op te laden.

## Hobrede

In Hobrede hebben alle woningen de mogelijkheid om op eigen terrein te parkeren. De eigenaren van de grond zijn zelf aan zet om in hun laadbehoefte te voorzien. Openbare laadpunten zijn dus op basis daarvan voor de laadbehoefte van bewoners niet nodig. Wel is ten behoeve van de laadbehoefte van bezoekers van het dorp een locatie in het plan aangewezen als voorkeurslocatie voor een openbaar laadpunt.

Het indienen van vraag gestuurde laadpalen is voor bezoekers geen optie, zolang er geen huizen zonder eigen oprit met parkeerplaats zijn. De gemeente zal hier dan ook een aanbod gestuurde laadpaal moeten plaatsen als ze in die behoefte wenst te voorzien. Twee genoemde nadelen daarvan zijn dat de gemeente daar een financiële bijdrage voor moet leveren, en dat het gebruik van de laadpunten onzeker is.

## Beets

In Beets hebben de meeste woningen een parkeerplaats op eigen terrein. Er is een openbaar laadpunt geplaatst bij de kerk centraal in het dorp. We verwachten voorlopig dat deze laadpaal voldoende is om aan de laadbehoefte in Beets te voorzien. Als dat in de toekomst verandert, dan zijn de parkeerplaatsen naast de bestaande laadpaal een geschikte locatie om een laadpaal bij te plaatsen, zodat er vier plaatsen zijn waar kan worden geladen.

## Schardam

In Schardam hebben veruit de meeste woningen een parkeerplaats op eigen terrein. Openbare laadpunten zijn er dus niet veel nodig. Voor de enkele huizen waarvoor dat niet geldt is een locatie meegenomen waar een oplaadpaal kan worden geplaatst op het moment dat daar vanuit de omgeving vraag naar is. De realisatie van openbare laadpalen is wel een technische uitdaging, omdat alle wegdelen in Schardam op een dijklichaam naast het Markermeer liggen.

## Middelie

In Middelie hebben veel woningen een parkeerplaats op eigen terrein. Openbare laadpunten zijn er dus niet veel nodig. Voor inwoners die een openbaar laadpunt nodig hebben om te kunnen laden, zijn enkele locaties in de openbare ruimte meegenomen op de Zijvend, het parkeerterrein bij de Brink en het Ons Belang.

## Purmer

Alle woningen en bedrijven in het gemeentelijk deel van de Purmer hebben de mogelijkheid om op eigen terrein parkeerplaatsen en de nodige laadvoorzieningen te realiseren. Er zijn geen openbare parkeerplaatsen. Om die redenen zijn er geen locaties in de Purmer aangewezen.

## 5.2 Snellaadpunten

Openbare snellaadpunten binnen de gemeente Edam-Volendam kunnen een rol spelen voor zowel de logistieke sector, bezoekers en eigen inwoners. Voor wat betreft openbare snellaadpunten binnen de gemeente Edam-Volendam, zullen die vanwege het ruimtegebruik niet in de woonwijken gerealiseerd gaan worden.

In plaats daarvan willen we inzetten op snellaadvoorzieningen buiten de bebouwde kom of op parkeergelegenheden aan de rand van de woonwijken of net erbuiten. De combinatie van verschillende type gebruikers die behoefte hebben aan snellaadvoorzieningen versterkt de voorkeur

voor die locatie. Op die manier voorkomen we tevens dat gebruikers door woongebieden heen moeten rijden om van de voorzieningen gebruik te kunnen maken.

We kijken in eerste instantie naar het gebruik van bestaande geschikte locaties voor openbare snellaadpunten in de gemeente. Dat zijn de parkeerplaatsen op het Marinapark, Opperdam en Waterdam in Volendam, de Ambachtstraat in Edam (zie Figuur 18). Naast enkele parkeerterreinen in Edam en Volendam is de camperparkeerplaats bij Oosthuizen een mogelijke locatie. Buiten de kernen Edam, Volendam en Oosthuizen komen te weinig bezoekers om een rendabele locatie voor snellaadpunten aan te kunnen wijzen.

Andere partijen, zoals supermarkten, transportbedrijven en tankstations hebben ook de gelegenheid om snellaadpunten op eigen terrein te realiseren. De gemeente heeft daar geen leidende of sturende rol in, omdat de voorzieningen dan op particulier grondgebied liggen. Dat geldt ook voor de eerder bestaande snellaadpunten in de regio die buiten de gemeente Edam-Volendam liggen.



Figuur 18 Mogelijke locaties voor openbare snellaadpunten in Edam en Volendam

## 5.3 Semi-publiek

We houden er rekening mee dat het aantal laadlocaties in 2030 ondanks de technologische ontwikkeling niet kan voorzien in de laadbehoefte als deze in de periode na 2030 verder toeneemt.



Het is, op enkele uitzonderingen na, niet wenselijk om het aantal laadpunten in de woonwijken van de gemeente verder te laten uitbreiden. Semi-publieke laadoplossingen zijn daarom binnen en buiten de gemeente nodig om ook voor de verdere toekomst in te kunnen spelen op de laadbehoefte.

Voor de periode na 2030 zijn andere meer recente prognoses beschikbaar over het aantal verwachte reguliere laadpunten dat nodig is voor de laadbehoefte op dat moment (zie Tabel 3). Dat aantal ligt beduidend hoger dan het aantal laadpunten dat we in de kernen verwachten te kunnen realiseren. Dat onderstreept de noodzaak om in te zetten op laadmogelijkheden buiten de woonwijken.

Jaar	Reguliere (semi-)publieke laadpunten	Snellaadpunten
2035	1.133 (566 laadpalen)	12 (6 laadpalen)
2040	1.423 (716 laadpalen)	16 (8 laadpalen)
2050	1.347 (673 laadpalen)	20 (10 laadpalen)

Tabel 3 Verwachte stijging laadpunten Edam-Volendam na 2030 (ElaadNL)

In hoofdstuk 2 is ingegaan op de plaatsing van laadpunten door tankstations in de regio. Een uitbreiding van het aantal geclusterde laadlocaties op tankstations langs de doorgaande wegen zorgt voor minder afhankelijkheid van de laadpunten in woonwijken. We verwachten dat tankstations en laadexploitanten op de ontwikkelingen inspelen door het laadaanbod op tankstations te vergroten en te versterken.

## 6. Laadkaart

### 6.1 Locatiekaart

Op basis van de uitgangspunten en keuzes in de vorige hoofdstukken, hebben we een uitvoeringsplan opgesteld. De uitwerking daarvan bestaat uit een locatiekaart met de bestaande en toekomstige laadlocaties. Die kaart is online te raadplegen via <https://laadkaart.mrae.nl/>. Een uitsnede daarvan is te zien in Figuur 19 voor Edam en Volendam, en in Figuur 20 voor het gebied rondom Oosthuizen. De adressen behorende bij de locatiekaart en de exacte locaties staan genummerd in de bijlage.



Figuur 19 MRA-E laadkaart Edam en Volendam met voorkeurslocaties



Figuur 20 MRA-E laadkaart Oosthuizen en Warder met voorkeurslocaties

De online versie van de laadkaart is flexibel en kan in de toekomst zijn aangepast ten opzichte van de bovenstaande afbeeldingen. De toekomstige laadvoorzieningen in nieuwe woongebieden welke nog niet of pas recentelijk zijn opgeleverd, zoals de Lange Weeren, staan nog niet op deze laadkaart.

In Tabel 4 is het aantal gevonden locaties in de locatiekaart per woonplaats in de gemeente weergegeven. In enkele plaatsen is het aantal gevonden locaties minder dan de prognose die is weergegeven in Tabel 2. In die plaatsen kan het derhalve nodig zijn om locaties toe te voegen als daar op basis van binnenkomende verzoeken of de gegevens van de bestaande laadpunten aanleiding voor is.

Tabel 4 Aantal voorkeurslocaties per woonplaats

Plaats	Aantal locaties
Edam	35
Volendam	116
Oosthuizen	27
Middelie	2
Kwadijk	1
Hobrede	1
Beets	0
Warder	1
Schardam	0
Purmer	0

## 6.2 Verkeersbesluiten

De Beleidsregel Elektrisch laden Edam-Volendam en de inhoud van de verkeersbesluiten zijn aangepast, zodat deze aansluiten bij het Uitvoeringsplan. Hoe deze opgezet zijn is in de bijlagen te zien. Mogelijk worden daar bij de publicatie overwegingen die van toepassing zijn in de betreffende buurt aan toegevoegd of nader gespecificeerd. De verkeersbesluiten zullen voor Edam en Volendam per CBS-buurt gepubliceerd worden, nadat de locaties op de website van de gemeente zijn gezet.

De adressenlijst in de bijlage staan de adressen vermeld waar de voorkeurslocaties gelegen zijn. Daarbij staan de exacte locaties niet. De exacte locatie van elk laadpunt en de bijbehorende parkeerplaatsen staan aangegeven in het verkeersbesluit.

Het aantal locaties in de industriegebieden leent zich niet voor een verzamelverkeersbesluit voor die gebieden. De locaties komen in het verkeersbesluit voor één van de aangrenzende buurten te staan. Voor Oosthuizen publiceren we voor CBS buurten Oosthuizen en de Waterring samen één verkeersbesluit. In de lintdorpen Middellie, Kwadijk, Hobrede en Warder zijn op dit moment in totaal 5 voorkeurslocaties. De vijf locaties komen ook in één verkeersbesluit.

In de verzamelverkeersbesluiten zullen niet alle voorkeurslocaties uit de bijlage vermeld zijn. Voor locaties welke op basis van de participatie stuiten op weerstand wordt apart naar een mogelijk alternatief gezocht, zodat daar een apart verkeersbesluit voor wordt gepubliceerd.

Op de digitale kaart die we op de website zetten, zal ook te zien zijn welke locaties in het verzamelverkeersbesluit voor de wijk zijn meegenomen. De overige locaties kunnen we dan als het nodig is gebruiken in de toekomst.

## 6.3 Monitoring en evaluatie

Via diverse databronnen, waarvan het CBS en het dataportaal van ElaadNL de belangrijkste zijn, is te zien hoe de stijging van het aantal elektrische voertuigen en het aantal laadpunten zich verhoudt tot de verschillende scenario's.

Door deze regelmatig met elkaar te vergelijken kan het aantal aangewezen laadlocaties in de toekomst worden aangepast. Een snellere stijging van het aantal elektrische voertuigen kan een goede aanleiding zijn om in sterkere mate in te zetten op laadvoorzieningen buiten de woonwijken. Een minder snelle stijging van de laadbehoefte betekent dat er minder laadpunten nodig zijn dan verwacht.

## 6.4 Participatie

De locaties zijn in het najaar van 2023 digitaal te raadplegen geweest. Daarvoor heeft de gemeente samengewerkt met MRA-Elektrisch. De gemeente Edam-Volendam heeft op die manier een ieder in staat gesteld om te reageren op de locatievoorstellen. We hebben de reacties gebruikt om de locatiekaart aan te vullen en aan te passen.

Op basis van het Uitvoeringsplan staan de locaties per buurt op een digitale kaart. De kaart is vindbaar via <https://laadkaart.mrae.nl/> en via de website van de gemeente in het Praathuis.

Via offline en online kanalen communiceert de gemeente met haar bewoners over de mogelijkheid om op de locaties te reageren. De gemeente kan de locaties en de manier waarop deze zijn gekozen nader toelichten in een reactie via het Online Praathuis. Zo kan de gemeente alternatieve mogelijkheden en de haalbaarheid van deze alternatieve mogelijkheden online bespreken met de bewoners.

## Bijlagen

### 1. Adressenlijst voorkeurslocaties regulier laden

nummer voorkeurs-locatie (VKL)	straat	huisnr.	plaats	postcode
7247	Hermesplantsoen	5	Volendam	1131 WK
10126	Margrietstraat	1	Volendam	1131 AR
10127	Margrietstraat	1	Volendam	1131 AR
10128	Prinses Beatrixstraat	25	Volendam	1131 AW
10129	Prinses Beatrixstraat	23	Volendam	1131 AW
10130	Burgemeester Kolfshotenplein	2	Volendam	1131 BN
10131	Burgemeester Kolfshotenplein	2	Volendam	1131 BN
10132	Havenstraat	1	Volendam	1131 BS
10133	Beukenlaan	38	Volendam	1131 CV
10134	Julianaweg	3C	Volendam	1131 CX
10135	Edammerweg	39	Volendam	1131 DR
10136	Edammerweg	37A	Volendam	1131 DR
10137	Vissersstraat	98	Volendam	1131 GM
10138	Sint Nicolaashof	25	Volendam	1131 GV
10139	Daliastraat	16	Volendam	1131 HH
10140	Daliastraat	15	Volendam	1131 HH
10141	Anjelierenstraat	42	Volendam	1131 HN
10142	Vissersvenplein	2	Volendam	1131 JB
10143	Dijkvennenplein	1	Volendam	1131 JC
10144	Heerenbreeckplein	2	Volendam	1131 JD
10145	Breek	1	Volendam	1131 JE
10146	Breesem	12	Volendam	1131 JE
10147	Grote Ven	7	Volendam	1131 JK
10148	Klein Oostinje	18	Volendam	1131 JN
10149	Gladiolenstraat	2	Volendam	1131 JS
10150	Monseigneur C. Veermanlaan	7	Volendam	1131 KB
10151	Monseigneur C. Veermanlaan	43	Volendam	1131 KD
10153	Pampusstraat	1	Volendam	1131 KS
10154	Schoklandstraat	15	Volendam	1131 KT
10155	Krokussenstraat	11	Volendam	1131 LJ
10156	Asterstraat	38	Volendam	1131 LV
10157	Gruttoplantsoen	22	Volendam	1131 ME
10158	Pluvierplantsoen	26	Volendam	1131 MH
10159	Pluvierplantsoen	22	Volendam	1131 MH
10160	Torenvalkstraat	57	Volendam	1131 MN
10161	Kimsterweg	3	Volendam	1131 MN
10163	Weegschaalstraat	30	Volendam	1131 MV
10164	Pegasusstraat	53	Volendam	1131 NA

# Uitvoeringsplan elektrisch laden Edam-Volendam

10165	Oosterom	8	Volendam	1131 NA
10166	Saturnusstraat	18B	Volendam	1131 NN
10167	Ceresplantsoen	22	Volendam	1131 NV
10168	Morseweg	59E	Volendam	1131 PH
10169	Professor Klaas Steurplantsoen	23	Volendam	1131 PV
10170	Pieterman	5	Volendam	1131 PW
10171	Jupiterlaan	37	Volendam	1131 VE
10172	Maanstraat	26	Volendam	1131 VL
10173	Plutostraat	24	Volendam	1131 WE
10174	Rozenstraat	33	Volendam	1131 WX
10175	Roerstraat	11	Volendam	1131 XX
10176	Roerstraat	29	Volendam	1131 XX
10177	Christiaan van Abkoudestraat	101	Volendam	1132 AB
10178	Christiaan van Abkoudestraat	26	Volendam	1132 AD
10179	Hoornse Hop	2	Volendam	1132 AP
10180	Hoornse Hop	2	Volendam	1132 AP
10181	Oostwal	12	Volendam	1132 BL
10182	Leendert Spaanderlaan	1	Volendam	1132 BP
10183	Leendert Spaanderlaan	23	Volendam	1132 BP
10184	Wethouder Koningslaan	81	Volendam	1132 BZ
10185	Bonifatius Guijtstraat	20	Volendam	1132 CT
10186	Heideweg	9	Volendam	1132 DA
10187	Heideweg	2a	Volendam	1132 DB
10188	Donata Steurhof	40	Volendam	1132 DL
10189	Donata Steurhof	84	Volendam	1132 DM
10190	Donata Steurhof	130	Volendam	1132 DP
10191	Donata Steurhof	198	Volendam	1132 DR
10192	Damcoogh	45	Volendam	1132 EA
10193	De Wigge	26	Volendam	1132 EH
10194	Begerslant	15	Volendam	1132 EM
10195	Begerslant	57	Volendam	1132 EN
10196	Begerslant	42	Volendam	1132 ER
10197	Getijdelaan	2	Volendam	1132 ET
10198	Werengouw	27	Volendam	1132 EX
10199	Schoener	49	Volendam	1132 GH
10200	Schoener	1	Volendam	1132 GH
10201	Galjoen	19	Volendam	1132 GL
10202	Jaap Zwarthoedstraat	6	Volendam	1132 HS
10203	De Deimpt	9	Volendam	1132 JW
10204	Dick Tolstraat	120	Volendam	1132 KL
10205	Dick Tolstraat	96	Volendam	1132 KL
10206	Vogelzand	25	Volendam	1132 LE
10207	Nieuwedieplaan	8	Volendam	1132 LG
10210	Kimsterweg	6	Volendam	1132 MN
10211	Kaper	52	Volendam	1132 PD

# Uitvoeringsplan elektrisch laden Edam-Volendam

10212	Kaper	70	Volendam	1132 PD
10213	Boezelgracht	53	Volendam	1132 PG
10214	Boezelgracht	16	Volendam	1132 PH
10215	Boezelgracht	62	Volendam	1132 PJ
10216	Boezelgracht	122	Volendam	1132 PL
10217	Boezelgracht	102	Volendam	1132 PL
10218	Dukaton	28	Volendam	1132 RD
10219	Dukaton	66	Volendam	1132 RD
10220	Bootslot	7	Volendam	1132 RM
10221	Gouden Slot	59	Volendam	1132 RR
10222	Gouden Slot	67	Volendam	1132 RR
10223	Joost van Den Vondelstraat	10	Volendam	1132 SB
10224	Hugo de Groothof	1	Volendam	1132 SJ
10225	G.A. Brederodestraat	19	Volendam	1132 SK
10226	G.A. Brederodestraat	75	Volendam	1132 SM
10227	Desiderius Erasmusstraat	41	Volendam	1132 SW
10228	Frans Halsstraat	67	Volendam	1132 TB
10229	Frans Halsstraat	14	Volendam	1132 TC
10230	Frans Halsstraat	22	Volendam	1132 TC
10231	Vincent van Goghstraat	35	Volendam	1132 TE
10232	Vincent van Goghstraat	9	Volendam	1132 TE
10234	Willem van Den Bergstraat	1	Volendam	1132 TX
10235	Adrianus Bleijsstraat	2	Volendam	1132 VB
10236	Adrianus Bleijsstraat	60	Volendam	1132 VC
10237	Cornelis Boldingstraat	9	Volendam	1132 VD
10238	Pieter van der Hemstraat	4	Volendam	1132 VH
10239	Georg Heringstraat	2	Volendam	1132 VP
10240	Wijnand Nieuwenkampstraat	12	Volendam	1132 XG
10241	Henricus Rolstraat	28	Volendam	1132 XM
10242	Willem Woutersstraat	25	Volendam	1132 XN
10243	Doelenstraat	1	Edam	1135 AC
10244	Schepenmakersdijk	4	Edam	1135 AG
10245	Schepenmakersdijk	14	Edam	1135 AG
10246	Voorhaven	125	Edam	1135 BP
10247	Voorhaven	90	Edam	1135 BT
10248	Het Marken	1	Edam	1135 CA
10249	Oorgat	19K	Edam	1135 CP
10250	Zeevangsseedijk	7f	Edam	1135 CX
10251	Jacob Matijssen Osterlinghstraat	21A	Edam	1135 EC
10253	Waardmeerhof	19	Edam	1135 EK
10254	Schermerstraat	9	Edam	1135 EL
10255	Zijpemeerhof	27	Edam	1135 EP
10256	William Pontstraat	38	Edam	1135 EW
10257	Oosthuizerweg	7	Edam	1135 GH
10258	Oosthuizerweg	2	Edam	1135 GH

# Uitvoeringsplan elektrisch laden Edam-Volendam

10259	Paulus Pietersstraat	1	Edam	1135 GS
10260	Jan Hoekstraat	1	Edam	1135 GT
10261	Sijmen Grootstraat	20	Edam	1135 HN
10262	Claes Boesserstraat	17	Edam	1135 HR
10263	Claes Teenxstraat	22	Edam	1135 HT
10264	Cornelis Doetsstraat	27	Edam	1135 JA
10265	Bouwen Loenstraat	6	Edam	1135 JC
10266	Langemeerstraat	14	Edam	1135 JE
10267	Buikslotermeerstraat	36	Edam	1135 JS
10268	Weerenstraat	31	Edam	1135 JX
10269	Stellingmolen	4	Edam	1135 KC
10270	Paltrokmolen	48	Edam	1135 KM
10271	Watermolen	8	Edam	1135 LK
10272	Lissabon	1	Edam	1135 LW
10273	Jonkerlaantje	30	Edam	1135 TM
10274	Volendammerpad	19	Edam	1135 VR
10275	Burgemeester Versteeghsingel	11	Edam	1135 VT
10276	Keetzijde	15	Edam	1135 VX
10277	Bierkade	1	Edam	1135 WS
10278	Achterhaven	2	Edam	1135 XV
10279	Jan Dignumszstraat	1	Kwadijk	1471 CR
10280	Zijvend	28	Middelie	1472 GG
10282	Badhuisweg	15	Warder	1473 PN
10283	Meerkoetstraat	28	Oosthuizen	1474 CA
10284	Meerkoetstraat	4	Oosthuizen	1474 CA
10285	Raadhuisstraat	24	Oosthuizen	1474 HG
10286	Sluisweg	1	Oosthuizen	1474 HL
10287	Seevancksweg	93	Oosthuizen	1474 HT
10288	De Ster	3	Oosthuizen	1474 JB
10289	Doelwoud	1	Oosthuizen	1474 JB
10290	Grote Woud	19	Oosthuizen	1474 JC
10291	Kruiswoud	1	Oosthuizen	1474 JD
10292	Komeet	8	Oosthuizen	1474 JH
10293	Gerrit van Heemskerkstraat	21	Oosthuizen	1474 KB
10294	Gijsbrecht van Vianenstraat	5	Oosthuizen	1474 KD
10295	Maria van Sevenbergenstraat	2	Oosthuizen	1474 KH
10296	Oosteinde	16A	Oosthuizen	1474 MB
10297	De Wijzend	1	Oosthuizen	1474 PA
10298	De Wijzend	35	Oosthuizen	1474 PD
10299	De Wijzend	183	Oosthuizen	1474 PL
10300	De Krommert	37	Oosthuizen	1474 PN
10301	De Krommert	109	Oosthuizen	1474 PS
10302	De Krommert	146	Oosthuizen	1474 PV
10303	Haagwindelaan	25	Oosthuizen	1474 RB
10304	Zwanebloemlaan	5	Oosthuizen	1474 RG



## *Uitvoeringsplan elektrisch laden Edam-Volendam*

<b>10305</b>	Oeverzegge	7	Oosthuizen	1474 RJ
<b>10306</b>	Fonteinkruid	10	Oosthuizen	1474 RL
<b>10308</b>	Penningkruid	4	Oosthuizen	1474 SH
<b>10309</b>	Veenwortellaan	11	Oosthuizen	1474 SJ
<b>10310</b>	Vederkruidlaan	8	Oosthuizen	1474 SN
<b>10311</b>	Hobrede	35B	Hobrede	1477 EJ
<b>10312</b>	Wester Ven	45	Volendam	1131 RC
<b>10313</b>	Wieringenlaan	66	Volendam	1132 MB
<b>10314</b>	Oosterom	12	Volendam	1132 NA

## 2. Opzet verzamelverkeersbesluit

### Verzamelverkeersbesluit openbaar oplaadpunt voor elektrische voertuigen – [deel gemeente]

*Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Edam-Volendam*

*Gelet op:*

*Het bepaalde in artikel 2, artikel 15, eerste lid en artikel 18, eerste lid onder d, van de Wegenverkeerswet 1994, het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer en het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990;*

*de Beleidsregel elektrisch laden Edam-Volendam 2024 en het Uitvoeringsplan elektrisch laden Edam-Volendam;*

*en de Mandaatregeling Edam-Volendam d.d. 29-03-2022, waarmee het college van burgemeester en wethouders de bevoegdheid tot het nemen van verkeersbesluiten heeft gemandateerd aan het hoofd van de afdeling Openbare Werken.*

#### **Overwegingen ten aanzien van het besluit**

Steeds meer inwoners, werknemers en bezoekers van de gemeente Edam-Volendam beschikken over een elektrisch voertuig en het aantal elektrische voertuigen zal de komende jaren naar verwachting verder toenemen, waardoor tevens verwacht wordt dat het aantal aanvragen om openbare laadvoorzieningen te realiseren zal toenemen.

Voor de toekomstige uitbreiding van het netwerk van openbare oplaadvoorzieningen is een laadkaart opgesteld waarop locaties zijn aangewezen waar een openbare laadpaal kan worden geplaatst. De locaties zijn door het college van burgemeester en wethouders vastgesteld in het 'Uitvoeringsplan elektrisch laden openbare laadinfrastructuur Edam-Volendam'.

In de Beleidsregel elektrisch laden Edam-Volendam 2024 staan de criteria vermeld waaraan verzoeken tot uitbreiding van het openbare oplaadnetwerk en de realisatie daarvan dienen te voldoen.

Om het aantal aan te wijzen voorkeurslocaties per buurt te bepalen is een prognose van de behoefte aan openbare oplaadpunten opgesteld voor de komende jaren tot 2030. De prognose is opgesteld door EV-Tools en in samenwerking met MRA-Elektrisch, de beheerders van laadpunten, en de gemeente Edam-Volendam.

Bij het aanwijzen van locaties is zo veel mogelijk rekening gehouden met de criteria welke met de gemeente door de MRA-E zijn afgesproken ten aanzien van de technische inrichtingseisen bij openbare laadpunten. Deze criteria zijn ook met de beheerders van de laadpalen afgestemd.

Voorafgaand aan de besluitvorming over de locaties in het verkeersbesluit heeft in 2023 een ontwerplaadkaart voor inspraak digitaal ter inzage gelegen. De ingediende reacties zijn meegenomen bij de afweging over het genomen verkeersbesluit op de laadkaart.

Het reserveren van parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen heeft tot doel de doelen als bedoeld in artikel 2 van de Wegenverkeerswet namelijk de bruikbaarheid van de weg te waarborgen, de door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu te beperken en een doelmatig of zuinig energiegebruik te bevorderen.

De laadpaal en de bebording wordt bij elke locatie in dit verkeersbesluit pas aangelegd zodra hiertoe aanleiding bestaat op basis van een ingediend verzoek of de bezettingsgraad van omliggende bestaande oplaadvoorzieningen.

Voor de locaties in dit verkeersbesluit waar op 1 januari 2027 nog geen oplaadpunt is gerealiseerd en waarvoor evenmin een plaatsingsdatum is bekendgemaakt, wordt een nieuw verkeersbesluit gepubliceerd, zodat toekomstige veranderingen in de openbare ruimte bij de locatiekeuze kunnen worden meegenomen, en zodat de belangen van (nieuwe) bewoners en werknemers kunnen worden meegenomen.

De straten genoemd in het verkeersbesluit zijn allen in beheer van de gemeente Edam-Volendam;

In voorbereiding op de publicatie van dit verkeersbesluit is conform artikel 24 van het BABW overleg gevoerd met de gemandateerde van de korpschef van de politie. Deze heeft aangegeven in te kunnen stemmen met de locaties in dit verkeersbesluit.

## **BESLUIT**

Op elk van de hieronder genoemde locaties te [woonplaats] twee parkeerplaatsen te reserveren voor het opladen van elektrische voertuigen:

Nummer voorkeurslocatie: straatnaam en huisnummer, postcode

De oplaadvoorziening inclusief de borden E8c en OB504 als bedoeld in bijlage 1 van het RVV1990 te realiseren zodra hiertoe aanleiding bestaat op basis van een ingediend verzoek of de bezettingsgraad van omliggende bestaande oplaadvoorzieningen;

Volendam, [datum publicatie]

College van Burgemeester en wethouders,  
Namens deze,  
[Voornaam]. [achternaam]  
Hoofd van de afdeling Openbare Werken

## **Mededelingen**

### *Bezwaar- of beroepsclausule*

Belanghebbenden kunnen op grond van artikel 7.1 van de Algemene wet bestuursrecht binnen zes weken na deze publicatie, hiertegen een bezwaarschrift indienen bij burgemeester en wethouders, postbus 180, 1130 AD Volendam.

Daarnaast kan op grond van artikel 8.81 van genoemde wet, indien onverwijlde spoed, gelet op de betrokken belangen, dat vereist, de voorzieningenrechter te Haarlem worden verzocht een voorlopige voorziening te treffen.

U kunt ook digitaal een voorlopige voorziening aanvragen bij genoemde rechtbank via [www.loket.rechtspraak.nl](http://www.loket.rechtspraak.nl). Daarvoor moet u wel beschikken over een elektronische handtekening (DigiD). Kijk op de genoemde site voor de precieze voorwaarden.

## 3. Opzet individueel verkeersbesluit

### **Verkeersbesluit openbaar oplaadpunt voor elektrische voertuigen, [adres en woonplaats].**

*Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Edam-Volendam*

*Gelet op:*

*Het bepaalde in artikel 2, artikel 15, eerste lid en artikel 18, eerste lid onder d, van de Wegenverkeerswet 1994, het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer en het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990; de Beleidsregel elektrisch laden Edam-Volendam 2024 en het Uitvoeringsplan elektrisch laden Edam-Volendam; en de Mandaatregeling Edam-Volendam d.d. 29-03-2022, waarmee het college van burgemeester en wethouders de bevoegdheid tot het nemen van verkeersbesluiten heeft gemandateerd aan het hoofd van de afdeling Openbare Werken.*

### **Overwegingen ten aanzien van het besluit**

Dat ten behoeve van het stimuleren van elektrisch vervoer een netwerk van oplaadpunten noodzakelijk is;

Dat de gemeente Edam-Volendam in het kader van de uitbreiding van de openbare laadinfrastructuur oplaadpunten voor elektrische voertuigen aanwijst in samenwerking met projectbureau MRA-Elektrisch;

Dat de gemeente een valide verzoek heeft ontvangen van een bewoner voor het plaatsen van openbare oplaadpaal;

Dat voldoende is aangetoond dat er ter plaatse behoefte bestaat aan een oplaadpaal voor het opladen van elektrische voertuigen;

Dat in deze behoefte niet kan worden voorzien door reeds aanwezige oplaadpalen in de nabije omgeving of door parkeer- en oplaadmogelijkheden op eigen terrein;

Dat het verzoek op basis daarvan voldoet aan de gestelde criteria bedoeld in de Beleidsregel elektrisch laden Edam-Volendam [jaartal meest recente beleidsregel];

Dat de gemeente Edam-Volendam een locatiekaart voor oplaadpunten heeft opgesteld, waarop geen locatie is meegenomen dat kan worden gebruikt om aan het verzoek te voldoen;

Dat door de beheerder de locatie op [straatnaam] in [woonplaats] is goedgekeurd;

Dat om een optimale benutting van een openbare oplaadpunt te waarborgen het wenselijk is om bij het oplaadpunt een tweetal parkeerplaatsen te reserveren ten behoeve van het opladen van elektrische voertuigen;

Dat dit gerealiseerd kan worden door middel van het plaatsen van het verkeersbord E8c als bedoeld in bijlage 1 van het RVV 1990 en een onderbord dat aanduidt dat het verkeersbord erboven van toepassing is op twee parkeervakken;

Dat gelet op artikel 12 van het BABW voor het plaatsen van het verkeersbord E8c – met het betreffende onderbord – van bijlage 1 van het RVV 1990 een verkeersbesluit is vereist;

Dat gelet op artikel 2 van de WVV 1994 de verkeersmaatregel strekt tot het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;

Dat gelet op artikel 2 van de WVV 1994 de verkeersmaatregel voorts strekt tot het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer;

Dat [straatnaam] in het beheer is van de gemeente Edam-Volendam; en

Dat gelet op artikel 24 van het BABW overleg heeft plaatsgevonden met de gemandateerde van de korpschef van de politie, waarbij te kennen is gegeven dat met het voorgestelde verkeersbesluit wordt ingestemd.

## **BESLUIT**

De twee parkeervakken in de [straatnaam] , aangegeven in de onderstaande afbeelding, aan te wijzen en te reserveren ten behoeve van het opladen van elektrische voertuigen; en

Dit aan de weggebruiker kenbaar te maken middels het plaatsen van de borden E8c en OB504 uit bijlage I van het RVV 1990.

[topografische plattegrond locatie]

Volendam, [datum publicatie]

College van Burgemeester en wethouders,  
Namens deze,  
[Voornaam]. [achternaam]  
Hoofd van de afdeling Openbare Werken

## **Mededelingen**

### *Bezwaar- of beroepsclausule*

Belanghebbenden kunnen op grond van artikel 7.1 van de Algemene wet bestuursrecht binnen zes weken na deze publicatie, hiertegen een bezwaarschrift indienen bij burgemeester en wethouders, postbus 180, 1130 AD Volendam.

Daarnaast kan op grond van artikel 8.81 van genoemde wet, indien onverwijlde spoed, gelet op de betrokken belangen, dat vereist, de voorzieningenrechter te Haarlem worden verzocht een voorlopige voorziening te treffen.

U kunt ook digitaal een voorlopige voorziening aanvragen bij genoemde rechtbank via [www.loket.rechtspraak.nl](http://www.loket.rechtspraak.nl). Daarvoor moet u wel beschikken over een elektronische handtekening (DigiD). Kijk op de genoemde site voor de precieze voorwaarden.



*Gemeente*  
**EDAM**  
**VOLENDAM**

*Ondernemend en betrokken.*

W. van der Knoopdreef 1  
1132 KN Volendam  
Telefoon: 0299-398398  
Email: [info@edam-volendam.nl](mailto:info@edam-volendam.nl)

[www.edam-volendam.nl](http://www.edam-volendam.nl)